ПУТЕВОДИТЕЛЬ
ПО
ВОЛГЕ

И СУДОХОДНЫМ РЕКАМ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА

на навигацию 1936 г.

Составили:
А. С. ИНСАРОВ
И. И. ФЕДЕНКО
А. В. ЧАПЛЫГИН

МОСКВА ★ НАРКОМВОД

Редактор *К. С. Горбунов*

Сдано в производство 14/I 936 г. Подписано к печати 25/IV 1936 г.
Формат бумаги $62\times94^{1}/_{32}$. 10,5 печ. листов

Уполномочен. Главлита В—39013 Зак. 322. Тираж 5000.

Центр. тип. НКО им. К. Ворошилова. Москва, ул. Маркса и Энгельса, 17.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

А. С. Инсаров. Волга на под'еме . . . 7

1. Волга служит индустриализации страны 7
2. Волга и Волжский бассейн 12
3. Волжский бассейн до Октябрьской революции 13
4. Национализация флота и гражданская война. 16
5. Грузооборот Волги 18
6. Важнейшая грузовая магистраль . . . 19
7. Пассажирские перевозки Волжского бассейна 22
8. Флот Волги . 24
9. Путь и пристани . 26
10. Кадры и труд 30
11. Важнейшие задачи и перспективы развития Волжского бассейна 35

Проф. А. В. Чаплыгин. Проблема Большой Волги 37

И. И. Феденко. Водный туризм 58

И. И. **Феденко.** Маршрутные описания 93

Волга 93

Общий обзор . . 93

От истока до Калинина . 107

Калинин 112

От Калинина до Рыбинска . . 115

Рыбинск 122

От Рыбинска до Ярославля . . 124

Стр.

Ярославль 126
От Ярославля до Костромы 128
Кострома 129
От Костромы до Горького 131
Горький 137
От Горького до Казани . 146
Казань . . 154
От Казани до Ульяновска . 157
Ульяновск . . 160
От Ульяновска до Куйбышева 165
Куйбышев . 173
От Куйбышева до Саратова . 176
Саратов . . 181
От Саратова до Сталинграда 183
Сталинград 186
От Сталинграда до Астрахани . 191
Астрахань 195
Кама 199
От истока до Перми 199
Пермь 205
От Перми до устья Камы . 207
Москва-река . 214
Общий обзор 214
От Москвы до устья 221
Ока 228
От истока до устья Москвы-реки 228
От устья Москвы-реки до Горького . 232
Белая . . . 242
Общий обзор 242
Г. Уфа . . 247
От Уфы до устья . 249

Стр.

Вятка 252
Молога 257
Шексна . 258
Кострома . 259
Унжа 260
Сура 260
Ветлуга . 262
Клязьма 264
Теза 264
А. С. Инсаров. Волжский флот 266
Справочный отдел . 277
1) Продажа билетов 277
2) Вокзалы 279
3) Обслуживание пассажиров на судах 282
4) Проезд пассажиров и провоз багажа . 285
5) Курорты Волжского бассейна 288
6) Судовые спасательные средства 289
7) Обстановка рек 290

Расписания движения паротеплоходов транзитных линий Волжско-Камского бассейна 295

Распределение паротеплоходов полиниям . 295

Расписания 298

Тарифные таблицы 318

НАРКОМПИЩЕПРОМ СССР

ГЛАВРЫБА

СОЮЗНОЕ ОБ'ЕДИНЕНИЕ ПО СБОРУ РЫБОТОВАРОВ

СОЮЗРЫБСБЫТ

ПРОДАЕТ

Рыбу живую, мороженую, соленую, парную, копченую, вяленую.

Сельди соленые, копченые, маринованные.

Икру красной рыбы зернистую, паюсную, ястычную, кетовую, частиковой рыбы.

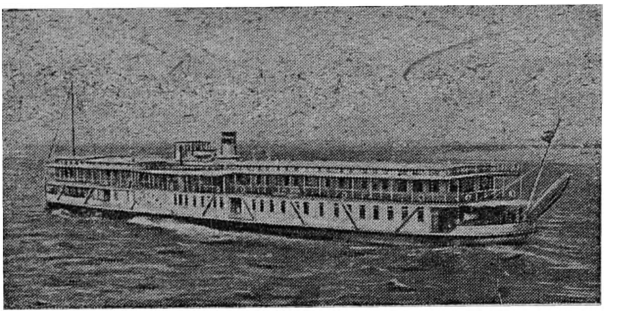
РЫБНЫЕ ГАСТРОНОМИЧЕСКИЕ ТОВАРЫ

Консервы

крабовые, лососевые, осетровые, из судака, нельмовые, печень трески, печень налима, шпроты, кильки и др.

Конторы, базы, коптильные заводы, кулинарные предприятия во всех крупных центрах СССР.

Адрес Дирекции СОЮЗРЫБСБЫТА: Москва, Б. Черкасский пер., дом № 7, тел. 1-29-75, 2-26-45, 1-19 80



А. С. Инсаров

ВОЛГА НА ПОД'ЕМЕ

1. Волга служит индустриализации страны

Волга! Часто, очень часто встречается это имя в песнях, сказках, легендах. Волжские просторы, ее яркие, живописные берега, жизнь волгарей воспеты в стихах и песнях, описаны в повестях и романах, запечатлены в больших картинах.

В старое время привольно жилось на Волге русскому купечеству.

Над старой купеческой Волгой носился дух наживы. На ярмарках в Нижнем было разливанное море вина; кутили толстосумы — богатейшие рыбники, владельцы огромных рыбных караванов, лесопромышленники, сплавлявшие по Волге лес, заводчики, помещики, продававшие «пшеничку».

Здесь заключались сделки на десятки и сотни тысяч рублей. Здесь наживались огромные состоя-

ния. Эти богатства кровью и потом, рабским трудом создавали рабочие, батраки, сплавщики и лесорубы, крестьяне, гнувшие спину над полосой той самой «пшенички», прибыль от продажи которой шла в помещичий карман.

Нажива доходила до беззастенчивого грабежа. В стародавние времена астраханские рыбники набирали, например, на работу беспаспортных. Дойдет караван до Нижнего, продан товар, нажиты барыши, лихим кутежом помянута сделка, — надо рассчитаться с рабочими. Хозяин шлет на караван своего приказчика.

— Эй, кто без паспортов, завтра полиция будет...

— А расчет?

— А паспорт есть?

Приказчик знает, что беспаспортные, боясь полиции, не станут дожидаться расчета. И те уходили, не получив ни гроша.

Накоплялись богатства, накоплялось народное горе.

Над старой купеческой Волгой стоял стон крестьян.

Выдь на Волгу: чей стон раздается
Над великою русской рекой?..

. . .

Волга, Волга! Весной многоводной
Ты не так заливаешь поля,
Как великою скорбью народной
Переполнилась наша земля...

Многими десятилетиями, после того как Некрасов написал эти строки, мужицкий стон продолжал раздаваться по всей необъятной России.

Октябрь 1917 г. положил начало новой России. Под руководством партии большевиков совершилась величайшая революция. Из мрака страданий империалистической войны поднялись миллионы

против угнетателей, за светлое будущее коммунизма, за мир между народами, и за свободу и счастье трудящихся.

И весь буржуазный мир ополчился против русского пролетариата, открывшего при поддержке беднейшего крестьянства новую страницу в истории человечества.

Контрреволюционные заговоры, белогвардейские восстания, поход превосходно вооруженных английской, американской, японской, германской, французской и прочих армий, — вот чем встретил капитализм создание советской социалистической республики.

Во время гражданской войны рабочие и крестьяне Поволжья в самарских, казанских, царицынских боях над Волгой закрепляли победы Октябрьской революции. Победами под Царицыном и на других фронтах гражданской войны борьба не кончилась.

Перед трудящимися стояла новая задача: восстановить истощенную разрухой страну. И на фронтах хозяйственного строительства пролетариат СССР одну за другой одерживает блестящие победы.

На смену раздробленному мелкому единоличному хозяйству в земледелии Поволжья укрепилось крупное механизированное производство. Господствующее положение в сельском хозяйстве заняли колхозы и совхозы. Они снабжены тысячами тракторов, комбайнов, сеялок, молотилок и автомобилей.

Так неузнаваемо изменилось Поволжье. Широкий путь развертывается перед ним, — путь дальнейшего развития, путь коренной социалистической перестройки.

Купеческая Волга ушла в далекое прошлое. Новая советская Волга, Большая Волга пришла на смену!

Героическая борьба рабочего класса СССР, социалистическое соревнование и ударничество миллионов совершают чудеса.

Каждый день, каждая неделя, каждый месяц вписывают новые славные страницы в героическую историю нашей борьбы за перестройку мира, за бесклассовое общество, за социализм.

Гигантская гребенка Днепровской плотины преградила путь буйным водам Днепра, дав возможность использовать весь их напор для того, чтобы привести в движение самые большие в мире водяные турбины. Могучая электрическая сила течет по проводам.

Построен величайший Беломорско-Балтийский канал, соединивший два моря, сокративший в несколько раз путь из Ленинграда в Архангельск и являющийся могучим рычагом культурно-экономического под'ема Карело-Мурманского края.

Воздвигнуты новые города, проложены сотни километров новых стальных путей, проделана огромная работа по освоению Арктики, сооружены гигантские домны, созданы крупнейшие металлургические, тракторные, автомобильные, авиационные, станкостроительные и многие другие заводы.

Каждый новый завод, каждая новая фабрика, новая шахта, колхоз, электростанция — это снаряды, взрывающие старый мир.

Много крупнейших предприятий различных отраслей народного хозяйства строится и построено в последние годы на берегах Волги и ее притоков. Соликамский и Березниковский химические комбинаты, Астраханский консервный комбинат, Ярославский резиновый комбинат, Горьковский автозавод, Сталинградский тракторный, Саратовский завод комбайнов, Балахнинский бумажный комбинат и много других предприятий вступают и вступили в строй.

Социалистическая перестройка сельского хозяйства на базе колхозов и совхозов значительно

расширила посевную площадь и дала возможность освоить новые земли Среднего и Нижнего Поволжья.

На транспорт, в том числе и на водный транспорт, ложится ответственная задача переброски грузов.

В этих условиях все возрастает значение Волги как крупнейшей транспортной магистрали Советского Союза.

Верхнее течение Волги проходит по Московской, Ярославской и Ивановской областям. На первом месте здесь стоит текстильная промышленность, затем металлообрабатывающая и химическая. Из Москвы, Калинина, Кинешмы, Рыбинска, Ярославля и других городов большое количество промышленных грузов перевозится по Волге и ее притокам.

В эти области по Волге идут нефть, строительные материалы.

Миновав Ивановскую область, Волга вступает в Горьковский край. Это — край огромнейших лесных массивов, один из богатейших лесных районов Советского Союза. Как светлые ленты извиваются среди лесов притоки Волги — Унжа, Ветлуга, Керженец.

Отсюда по Волге идут миллионы тонн леса — на экспорт и для новых строек.

В среднем и нижнем течении Волги расположены важнейшие сельскохозяйственные районы СССР, а также богатейшие соляные и рыбные районы. Отсюда по Волге идут хлеб, рыба и соль. Они идут в центральные области страны.

Главнейший приток Волги — Кама проникает в сердце Уральской области с ее богатствами руды, калийных солей, леса.

Из Каспийского бассейна по Волге идет большое количество нефти — жидкого топлива для промышленных гигантов Москвы и Ленинграда и сельского хозяйства Поволжья и Сибири. Неда-

ром Волгу зовут магистралью жидкого золота.

Волжский бассейн играет важную роль в социалистическом хозяйстве СССР.

2. Волга и Волжский бассейн

Волга начинается в Осташковском районе Калининской области, в пределах Валдайской возвышенности. Она несет свои воды в Каспийское море.

Волга — одна из величайших рек в мире и самая большая река в Европе. Длина ее — 3 746 километров, а вместе с притоками — 82 700 километров. Это — одна пятая часть протяжения всех водных путей Советского Союза.

Крупные притоки Волги — Ока (с притоками Москвой-рекой и Клязьмой), Кама (с притоками Вяткой и Белой) Молога, Шексна, Кострома, Унжа, Сура и Ветлуга.

Волжский бассейн охватывает огромную площадь, — свыше полутора миллионов квадратных километров, — с населением в 45 миллионов человек, то-есть больше одной четвертой части всего населения СССР.

Площадь Волжского бассейна больше, чем общая площадь Англии, Германии и Франции.

Крупнейшие области Советского Союза — Западная, Московская, Калининская, Ярославская, Ивановская, Кировский край, Горьковский край, Чувашская АССР, Татарская АССР, Свердловская область, Башкирская АССР, Куйбышевский, Саратовский и Сталинградский край, Область Немцев Поволжья входят в состав Волжского бассейна.

Волжский бассейн охватывает ряд важнейших промышленных и сельскохозяйственных районов Советского Союза.

На берегах Волги и ее притоков расположены крупнейшие промышленные центры и населенные пункты: Москва, Калинин, Ярославль, Горький, Казань, Куйбышев, Саратов, Сталинград, Астрахань, Пермь, Уфа, Киров.

3. Волжский бассейн до Октябрьской революции

Возникновение судоходства на Волге, как и судоходства вообще, относится к древнейшим временам человеческой истории. Речной транспорт является одним из самых древних видов транспорта.

В самый начальный период человеческого развития река играла исключительно важную роль. Река снабжала первобытного человека водой для питья и едой (рыба), облегчала ему проникновение в глубь местности и т. д. Поэтому река и ее берега служили основным местом для жилья первобытного человека.

Мысль о возможности плавания могла легко возникнуть у первобытного человека при виде плывущего дерева.

И первыми речными судами на Волге были связанные ветвями деревья — прототипы теперешних плотов.

Речное сообщение развивалось весьма быстро, ибо это был единственный наиболее простой и удобный способ сообщения, не требующий притом при движении по течению затраты энергии на передвижение. Имея весьма важное значение в начальный период человеческого развития, реки и в дальнейшем играли значительную роль в истории общественного развития. Заселение новых районов, развитие торговли и культуры шли в значительной мере по речным путям.

Но использование водных путей для широкого развития экономических связей было весьма недостаточным до середины XVIII века. И это вполне естественно, ибо состояние и степень развития всех видов транспорта зависят от степени развития производительных сил. Каждой общественной форме производства соответствует и характер транспортных средств и их развитие.

В условиях натурального хозяйства, когда производитель продуктов был одновременно и потребителем их, транспортные средства были весьма ограничены.

До XIX века волжские суда, как и все речные суда, приводились в движение парусами, веслами, тягой бурлаков, хотя известны и ранние попытки создания механической тяги.

В 1707 году известный французский химик Папин построил небольшое речное паровое судно, но оно плавало очень недолго. Лодочники, боясь опасного конкурента, сожгли судно.

Ряд различных предложений о постройке паровых судов был внесен английскому адмиралтейству, Парижской академии наук, французскому правительству, но все они практического значения не имели.

Первый пароход, вполне пригодный для судоходства и явившийся образцом для всех дальнейших паровых судов, был построен Робертом Фультоном.

В 1803 г. Фультон построил в Париже колесное паровое судно. Испытания на р. Сене прошли удовлетворительно, но французское правительство отвергло предложение Фультона о постройке таких судов. Фультон уехал в Америку и там построил свой первый пароход «Клермонт».

С этого момента начало быстро развиваться паровое судостроение.

В России первое речное паровое судно было построено в 1815 г. англичанином Бердом. Называлось оно «Стимбот».

Первый пароход на Волге построен владельцем Пожевского чугунолитейного завода на р. Каме Всеволожским в 1816 г. Пароход этот обслуживал только владельца и его семью.

Первый волжский пароход для перевозки грузов и пассажиров был построен Бердом и носил название «Волга». Он начал плавать между Нижним-Новгородом и Астраханью в 1820 г. Тогда же Бердом было построено еще 5 пароходов.

Население отнеслось к новым судам так же, как несколько позже англичане встретили первый паровоз. Первым впечатлением был жуткий страх пе-

ред непонятным явлением и необ'яснимой силой, двигавшей судами. При виде парохода население разбегалось с улиц и пряталось на дворах и на гумнах, выглядывая оттуда украдкой в щели стен и заборов, читая молитвы и отплевываясь троекратно от «нечистой силы». Не только в глухих деревнях, но даже и в крупных селах служили молебны о том, чтобы бог погубил «большого чорта», плавающего на Волге и очистил бы оскверняемую им воду реки, с каковою целью даже выходили с образами на берег Волги и «святили» речную воду.

Волжские пароходы прививались очень медленно. Ряд неудач, а главное, монополия, данная правительством Берду, надолго задержали у нас развитие пароходства. В 1843 г. пароходный промысел был об'явлен свободным, вслед за тем образовалось «первое акционерное пароходное общество по Волге» и с этого времени количество волжских пароходов начало быстро расти.

Но дооктябрьская Россия с ее отсталой жалкой промышленностью, азиатским раздробленным земледелием не могла использовать Волжский бассейн.

В капиталистической России вообще водным путям не уделялось должного внимания. Эксплоатируя несколько основных рек, капиталисты не заботились о том, чтобы привести их в надлежащее состояние.

Царское правительство оказывало значительную помощь богатым железнодорожным магнатам. В то же время на улучшение технического состояния рек ассигновывались крайне мизерные средства. Судоходные условия даже на главнейшей речной магистрали — реке Волге — были совершенно неудовлетворительными, а на остальных реках, и в особенности на окраинах, судоходные условия были таковы, что угрожали в значительной мере безопасности плавания.

Одной из важнейших причин этого является ко-

лонизаторская и империалистическая политика царского правительства, пытавшегося щупальцами железнодорожных путей возможно глубже проникнуть на Восток и сетью стратегических дорог укрепить свою военную мощь.

Необходимо также учесть и личные связи железнодорожных магнатов с царским правительством, щедрые взятки и т. п., что также играло свою роль в том предпочтении, которое царизм оказывал железным дорогам в ущерб речному транспорту.

Железнодорожные компании также вели жестокую борьбу с речным транспортом. На всех железных дорогах, соприкасавшихся с речными путями Волжского бассейна, применялись во время навигации так называемые навигационные, весьма пониженные, тарифы для отвлечения грузов с воды на железную дорогу.

За годы империалистической войны отсталое хозяйство волжского речного транспорта царской России пришло в большой упадок.

Октябрьская революция получила от дореволюционной России печальное наследство в виде запущенных рек, старых судов, совершенно неблагоустроенного берегового хозяйства.

4. Национализация флота и гражданская война

После Октябрьской революции судовладельцы начали всячески препятствовать работе водного транспорта. Совершенно прекратили ремонтировать суда, стали задерживать продвижение судов с продовольствием к революционным центрам, приостановили выплату заработной платы и т. д.

Среди широких масс водников началась кампания за национализацию флота, и 8 февраля (26 января по старому стилю) 1918 г. Совет Народных Комиссаров опубликовал за подписью В. И. Ленина декрет о национализации флота. Из распыленного мелкокустарного хозяйства было создано

единое крупное государственное хозяйство волжского речного флота. Волжский транспорт стал на новый социалистический путь развития.

Но не сразу удалось приступить к восстановлению флота. Началась гражданская война, во время которой погибло большое количество речных и морских судов. Белогвардейцы и интервенты сожгли и затопили много теплоходов, пароходов и непаровых судов.

Значительный ущерб был нанесен камскому флоту, ибо р. Кама в 1919 г. находилась в руках белых и после их разгрома представляла кладбище судов.

«На протяжении нескольких верст по реке плыли горелые суда, кругом стоял дым и мертвая тишина почти пустого города. Лучший камский флот в количестве 120 паровых и непаровых единиц был согнан Колчаком в р. Чусовую, там же белые выпустили до 200 тыс. пуд. керосина из нобелевских резервуаров, подожгли этот керосин, и огненной стихией флот был уничтожен до основания».

«Трудно описать картину погибшего речного флота. Река Кама была превращена в какую-то смертоносную водную ленту, начиненную всюду минами, перерезанную поперек цепными и бревенчатыми заграждениями, причинявшими движущим судам (Красной флотилии) в лучшем случае поломку, в худшем — гибель с массой человеческих жертв» [1]. В 1918 г., когда на Волге и Каме расположились сильные отряды чехословаков и белогвардейцев, в Нижнем-Новгороде была создана база красной волжской флотилии в составе ряда волжских судов и 4 балтийских миноносцев. На красную флотилию, слабо вооруженную и снаряженную, падали сильные удары превосходных сил противника, но она героически дралась за ка-

[1] «Краткие очерки из истории Союза рабочих водного транспорта».

ждый участок реки. Вначале флотилии пришлось отступать, но в конце 1918 г. началось развернутое наступление, в результате которого Волга была очищена от белогвардейцев и чехословаков. Под прикрытием флотилии начали победоносное наступление части Красной армии. Сначала освобождается Казань, белые отступают к устью Камы, где часть флотилии преследует белых по Каме, а часть двигается вниз по Волге. Здесь красная флотилия сыграла крупную роль в обороне Царицына. За героическую эвакуацию судов и ценного имущества Владимир Ильич Ленин в телеграмме выразил речникам благодарность. В конце 1919 г. Волга была очищена от белых.

И лишь после разгрома интервентов и белогвардейцев героической Красной армией началась плановая работа по восстановлению хозяйства Волжского бассейна.

5. Грузооборот Волги

Грузооборот Волжского бассейна в довоенное время, в 1913 г., составлял с самосплавом 23,5 млн. тонн. В первые годы после Октябрьской революции, когда все силы молодой Советской республики были брошены на фронт, перевозки значительно сократились и составили в 1919 г. только 3,5 млн. т, но уже через 2 года они вдвое увеличиваются и достигают в 1921 г. 6,4 млн. т. С этого времени начинается непрерывный рост перевозок по водным путям Волжского бассейна.

Уже в 1929 г. — первом году первой пятилетки — перевозки Волжского бассейна превысили 15 млн. т. Но работа волжского речного транспорта была далеко неудовлетворительной. Из года в год Волжский бассейн не выполнял плана перевозок, не удовлетворял потребностей важнейших отраслей социалистического хозяйства.

И на XVI с'езде ВКП(б) тов. Сталин указал на отсталость транспорта, подчеркнул, что «особенно

плохо обстоит дело с речным транспортом. Это факт, что волжское пароходство едва добилось 60%, а днепровское — 40% довоенного времени. 60 и 40% довоенного времени — это все, что может занести речной транспорт в список своих «достижений». Нечего говорить, большое «достижение»! Не пора ли покончить с этим позором?».

Партия и правительство уделяли большое внимание водному транспорту и особенно Волжскому бассейну. За 1931—1935 гг. были проведены значительные мероприятия по укреплению технической базы волжского речного транспорта и перестройке его работы; в частности, были созданы политотделы и значительно укреплены кадры работников бассейна. В мае 1935 г. при ЦК ВКП(б) состоялось совещание работников водного транспорта, на котором участвовали тт. Сталин, Молотов, Каганович, Андреев, Жданов, Чубарь и Ежов. Совещание подробно обсудило важнейшие недочеты работы водного транспорта и, в частности, Волжского бассейна и наметило практические мероприятия для их устранения. И это совещание явилось поворотным пунктом в деле оздоровления волжского речного транспорта.

В 1935 г. впервые за долгие годы Волжский бассейн перевыполнил план перевозок. А это имеет очень большое значение, так как роль Волги в народном хозяйстве страны очень велика.

6. Важнейшая грузовая магистраль

Волга перевозит большое количество грузов. Она является важнейшей транспортной магистралью Советского Союза.

Бурные темпы роста промышленности и сельского хозяйства Поволжья имели своим результатом большой рост перевозок по речным путям Волжского бассейна.

В 1913 г. по Волжскому бассейну было перевезено 13 млн. т грузов (без самосплава). А в 1935 г. грузооборот Волжского бассейна составил 35 млн. т грузов.

Важнейшими грузами Волжского бассейна являются нефть, лес и минеральные строительные материалы. Далее идут соль, хлеб, рыба, хлопок и т. д.

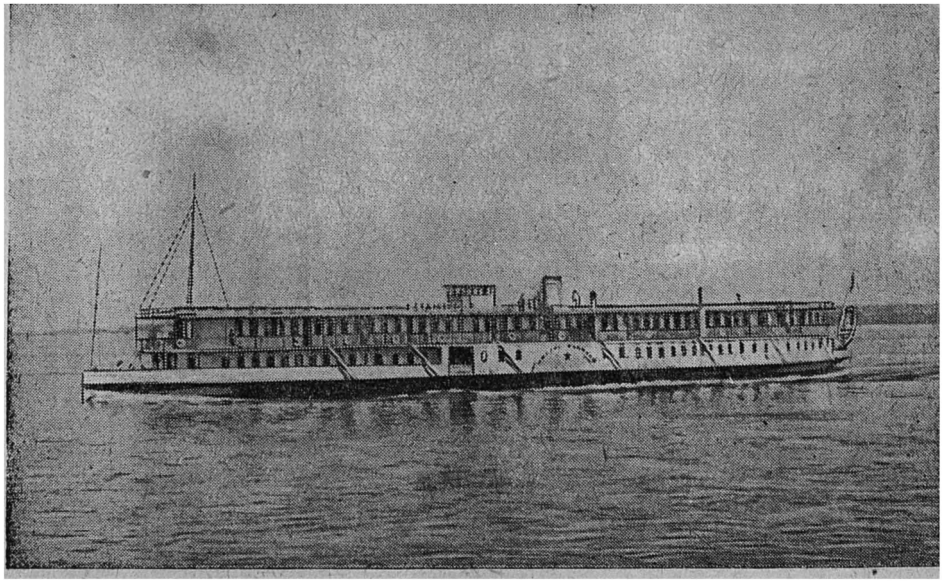
Нефть идет из Баку морским путем до Астрахани, а оттуда мощным потоком поднимается вверх к Москве и Ленинграду для питания важнейших индустриальных гигантов. Часть нефтяного потока остается в крупных волжских пунктах (Сталинград, Саратов, Куйбышев, Горький), где небольшое количество идет на местные нужды, а остальное поступает на железные дороги. Часть нефтяного потока направляется на Каму, доходит до Урала и оттуда перевалкой на железную дорогу попадает в Обский бассейн. Таким образом нефть, идущая по Волжскому бассейну, обслуживает важнейшие районы СССР.

Лес идет по обратному пути. Он поступает с верховьев волжских притоков (рр. Унжа, Ветлуга и др.), в районе Горьковского края, и на притоки Камы, откуда спускается и идет до Астрахани в плотах — за тягой буксирных судов или самосплавом.

Грузовой поток минеральных строительных материалов не имеет вполне определенного направления. Потребность в этих материалах в связи с развитием социалистической стройки так велика, что их приходится доставлять в самые разнообразные пункты Волжского бассейна.

Соль отправляется с пристани Владимировка на Нижней Волге и идет вверх по Волге, Каме и другим рекам Волжского бассейна.

Волжский бассейн по грузоперевозкам занимает первое место среди всех речных бассейнов Советского Союза.

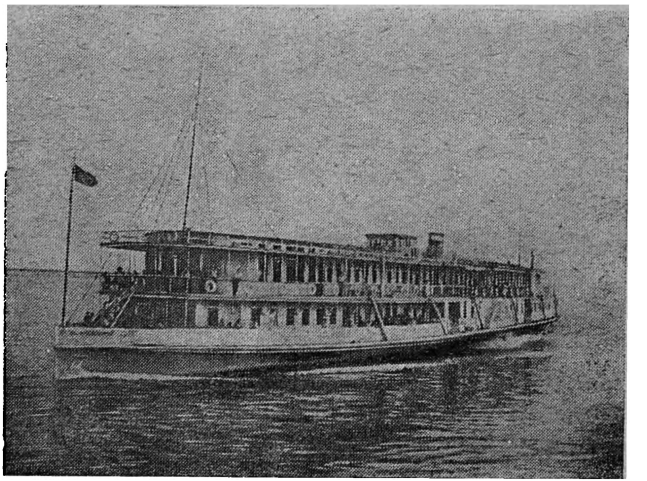


Пароход скорой линии Горький—Астрахань „М. Калинин"

7. Пассажирские перевозки Волжского бассейна

Небывалая по размаху социалистическая стройка вызвала нужду в массовой рабочей силе, в деловом общении, в тщательном изучении новых районов. Это имеет своим результатом непрерывный рост пассажирского движения в СССР. Важное место в работе транспорта по перевозке пассажиров принадлежит водному транспорту.

Пассажирские перевозки по речным путям и особенно по важнейшей магистрали — Волге — растут из года в год бурными темпами.



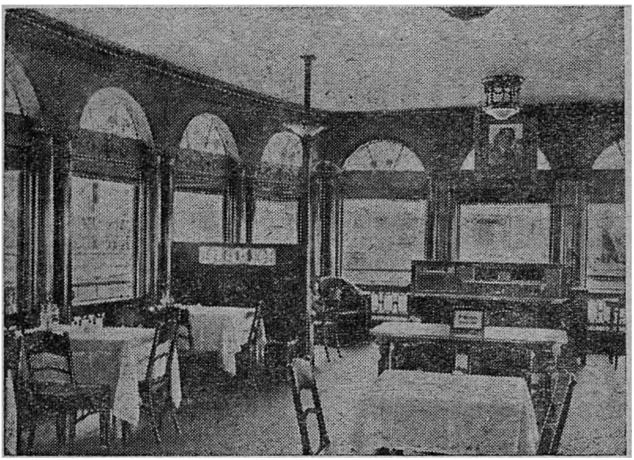
● ● ● Пароход скорой линии Горький—Астрахань „III Интернационал"

Они теперь в 1½ раза больше, чем пассажирские перевозки по всем речным путям царской России.

И это совершенно понятно.

Растут новые индустриальные центры, новые города в Поволжье, и к ним направляются пассажирские потоки. Много рабочих и служащих проводит свой летний отпуск на речном пароходе. Ведь как прекрасен рейс Горький — Астрахань или Горький — Пермь!

В последние годы широко развернулись пролетарский туризм и экскурсии. И водный туризм становится одним из самых распространенных форм туризма и экскурсий. Это совершенно понятно, ибо, путешествуя по речным бассейнам, ту-



Столовая I класса парохода скорой линии Горький—Астрахань „Володарский"

рист знакомится на речных путях с гигантами индустрии, гидростанциями, колхозами, совхозами, а с другой стороны, он, находясь на палубе, все время дыша свежим речным воздухом, купаясь, наилучшим образом отдыхает.

Большой рост пассажирооборота об'ясняется и широким развитием пригородных перевозок. Все крупные города Поволжья расширяются, оцепляются кольцом новых фабрик, пригородных хозяйств, дач, домов отдыха, и это вызывает большой рост пригородных перевозок по бассейну.

Волжские пассажирские паротеплоходы одни из лучших в мире. Удобные каюты, ванны, широкие палубы, библиотеки, пианино, радио — все это к услугам рабочего, инженера, служащего, желающих отдохнуть на Волге.

Так обслуживает Волжский бассейн культурно-бытовые нужды трудящихся.

8. Флот Волги

За годы империалистической и гражданской войны количество судов значительно сократилось.

С 1923—24 гг. началась большая работа по восстановлению волжского флота. Усиленный ремонт всех судов, восстановление флота, широкое развитие советского речного судостроения обеспечили неуклонный рост волжского флота.

Пополнение волжского флота новыми судами происходит по заранее составленному плану, в результате чего количественный рост флота сопровождается определенными сдвигами в области качественного состояния флота. На советских судостроительных верфях построены мощные 1200-сильные буксиры, успешно работающие на Волге, самые крупные в мире нефтеналивные баржи. Сданы в эксплоатацию и выпускаются однотипные серийные буксиры, грузопассажирские суда, самоходные баржи, бензиновозы и т. д.

В верфях деревянного судостроения Волги широко развернуто строительство непарового сухогрузного флота. За последние годы построено свыше 1 млн. т деревянных судов, в результате чего несамоходный сухогрузный флот волжского речного транспорта обновлен на одну треть.

Количественный и качественный рост волжского флота сопровождается значительными сдвигами в области его эксплоатации. Частно-капиталистическое, распыленное, полукустарное хозяйство довоенного волжского транспорта использовало флот весьма неэффективно. Плановая система всего хозяйства волжского транспорта, планирование грузовых потоков и провозной способности флота, внедрение новых методов эксплоатации флота обеспечили значительное повышение коэфициента по-

● ● ● Плавучий дом отдыха „Клим Ворошилов".

лезного использования мощности и грузоподъемности флота. По сравнению с 1913 г., на одну индикаторную силу волжского флота приходится в настоящее время в 2½ раза больше грузов.

9. Путь и пристани

Царская Россия уделяла, как уже указывалось, очень незначительное внимание путям Волжского бассейна. Лишь на главной магистрали велись работы по улучшению состояния путей. После империалистической и гражданской войны и эти магистрали оказались запущенными, и все путевое хозяйство водного транспорта пришло в весьма неприглядное состояние.

За последние годы проделана большая работа по улучшению состояния путей. Результаты этой работы наглядно показывает следующая таблица.

Показатели	1913	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Общее протяжение эксплоатируемых пароходствами путей (в тыс. км)	11,0	12,3	13,3	15,2	15,4	16,6	18,9
Протяжение обставленн. путей (в тыс. км)	10,9	12,0	12,9	14,4	14,8	15,1	18,4
В том числе с освещением (в тыс. км) .	10,7	11,7	12,3	14,1	14,5	14,9	17,3
Протяжение путей, обслуживаемых дноуглублением (в тыс. км) . . .	—	12,1	14,6	17,1	19,2	23,0	23,5

Количественный рост протяжения эксплоатируемых и освещаемых путей сопровождался определенными качественными сдвигами. Развернулось

судоходство на притоках, верховьях рек Волжского бассейна.

Улучшение качественного состояния волжских речных путей наглядно показывают данные о размерах нормированных глубин (в см) на ряде важнейших участков.

Реки	Участки	Размер глубин в сантиметрах	
		1930	1936
Волга	Рыбинск—Сормово . .	135	160
„	Сормово—устье Камы .	180	200
„	Устье Камы—Астрахань . . .	215	250
Кама	Устье Усолки—устье Чусовой	90	100
„	Устье Чусовой—устье Камы .	135	150
Москва	Москва—Щурово	90	135
Ока	Горький—устье Сеймы . .	90	190
	Устье Сеймы—Кузьминское	90	125
	Кузьминское—Щурово .	90	125

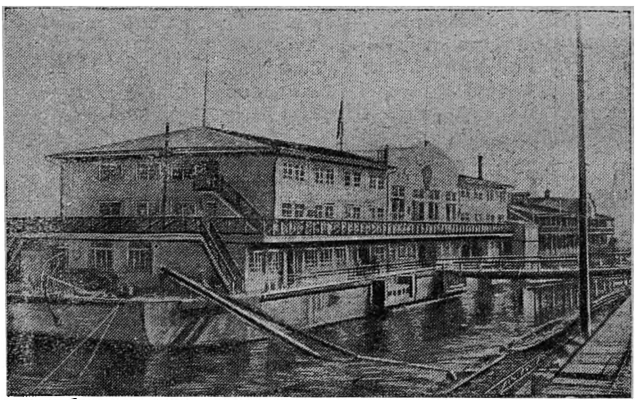
В порядке улучшения путевого хозяйства в последние годы проведены большие гидротехнические работы. К ним нужно в первую очередь отнести крупные регуляционные работы, углубляющие подходы речных путей к промышленным центрам (Куйбышев, Саратов, Сталинград). Также нужно отметить значительные выправительные работы на Волге и Оке.

Улучшение путей сопровождалось большими работами по развитию пристанского хозяйства волжского речного транспорта. В дореволюционное время основным пунктом приема и отправления пароходов был плавучий дебаркадер. В последние

годы начата и частично закончена постройка оборудованных речных пристаней (вокзалов стационарных и пловучих). Особо нужно отметить некоторые из них:

на Волге — в Рыбинске, Горьком, Куйбышеве, Астрахани, на Москве-реке — в Москве.

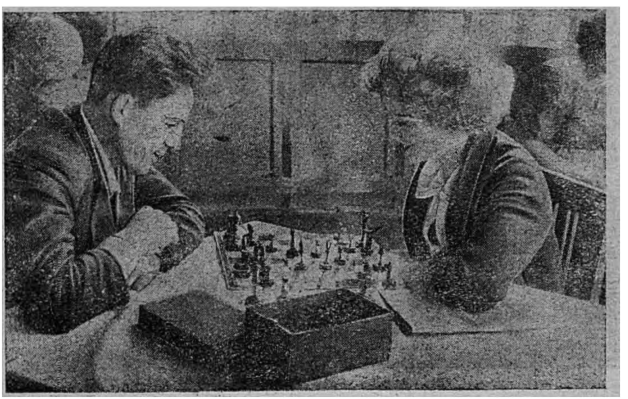
Волжские пристани оборудованы сотнями механизмов для перегрузки грузов. Дореволюционный волжский речной транспорт знал только плечевую перегрузку — на спине и плечах грузчиков. За последние годы произведен огромный перелом в этой области, взят решительный курс от спины грузчика к механическому перегружателю. К началу первой пятилетки на Волге было всего несколько единиц перегрузочных механизмов, а в 1935 г. их около 1500. Теперь свыше трети всех грузов уже перерабатывается транспортерами, но-



Пловучий речной вокзал в Горьком

риями, кранами и другими погрузо-разгрузочными механизмами.

Говоря о развитии берегового хозяйства, нельзя не отметить огромных сдвигов в области судоремонта. В дореволюционное время волжские судовладельцы устраивали в затонах небольшие ремонтные пункты, где и производили ремонт своих судов. Это были мастерские кустарного типа, весьма слабо оборудованные. Большинство из них работало только зимой, а в летнее время они свою работу прекращали. За последние годы проведена большая работа по концентрации мастерских и организации крупных судоремонтных предприятий речного транспорта. Типичным предприятием такого рода является группа астраханских судоремонтных заводов. Наряду с реконструкцией старых построены новые заводы. Особо нужно отметить постройку в 1934 г. величайшего в мире астраханского слипа для под'ема и ремонта судов.



В комнате отдыха речного вокзала в Горьком

10. Кадры и труд

В дореволюционное время кадры водного транспорта в подавляющем большинстве состояли из практиков, не имевших специального образования. За годы революции проделана большая работа по подготовке квалифицированных кадров.

Механизированная выгрузка парохода скорой линии Горький—Астрахань „Спартак" в Астрахани.

В начале первой пятилетки в Волжском бассейне не было ни одного ВТУЗа. В настоящее время существует 1 ВТУЗ, создан ряд техникумов и школ ФЗУ.

Количество учащихся в этих учебных заведениях значительно возросло. Ежегодно растет и выпуск инженеров и техников.

В целом, за последние 10 лет число инженеров и техников Волжского бассейна возросло вдвое. За последние годы создана также большая сеть курсов дополнительного рабочего образования.

В отношении условий труда и быта на водном транспорте Октябрьская революция произвела коренной переворот.

Условия труда и быта на волжском речном транспорте в довоенное время были очень тяжелыми.

Рабочий день на судне был ограничен так: «от утренней до вечерней зари». Как правило, на буксирных судах и баржах работали в 1 смену, начиная свой день в 3½ — 4 ч. утра и кончая в 10—11 час. вечера. К этому надо прибавить еще авральные работы, аварийные и ночную стоянку на вахте.

Машинисты пароходного общества «Самолет» писали в заявлении одному из нижегородских с'ездов судовладельцев, что им приходится не спать не только сутки, но и более, и что ради экономии штаты судов настолько сжаты, что труд становится непосильным. Один из санитарных врачей Пермского участка отмечал в своем отчете, что «люди, которые в предшествующую навигацию были полны сил и здоровья», в следующую навигацию оказывались «значительно истощенными, ослабевшими, а некоторые с зачатками легочной чахотки». Заработная плата была очень низка.

Условия труда и быта на волжском речном транспорте СССР в настоящее время таковы, что и не может быть сравнения с довоенным временем.

На всех судах введен 8-часовой рабочий день, причем для некоторых профессий и 6-часовой рабочий день. Права рабочих речников строго определены кодексом законов о труде и коллективным договором. За всякое нарушение трудового законодательства виновные привлекаются к строгой ответственности.

На судах созданы нормальные условия для жилья. Общие кубрики заменяются каютами. На судах созданы красные уголки, библиотечки и т. д.

Размеры средней заработной платы значительно возросли и из года в год увеличиваются, показателем чего является приводимая таблица о среднемесячном заработке одного работника (в руб.).

Показатели	1930 г.	1935 г.
Плавсостав	102	180
Ученики .	29	50
Мастерские .	110	175
Грузчики .	93	185

Нужно также отметить неуклонный рост расходов на соцстрахование, медицинскую помощь, технику безопасности, жилищное и культурно-бытовое строительство.

В последние годы большое количество передовых предприятий волжского речного транспорта — мастерских, пристаней, судов, земснарядов — показало образцы героической работы. Их имена, а также имена знатных людей водного транспорта знает вся страна.

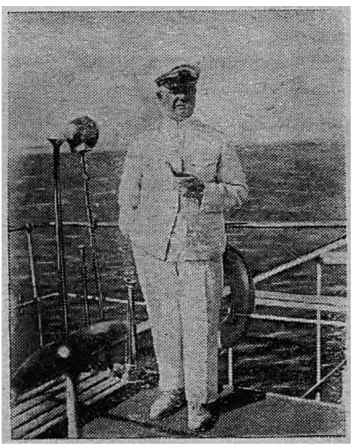
Стахановское движение, с невиданной быстротой, распространившееся по всей стране, получило свое отражение и в Волжском бассейне.

В затонах и мастерских, в портах и на пристанях, у штурвального колеса и у судовой ма-

шины, у капитанской рубки и диспетчерского стола, у транспортеров и станков — появились новые люди.

Стахановцы волжского речного транспорта — Чадаев, Коченин, Логанихин, Елисеев, Березкин, Богатов, Горбунов и многие другие показали образцы трудового энтузиазма и на основе применения стахановских методов добились значительного повышения производительности труда, далеко перекрыли устаревшие технические нормы.

Водники-стахановцы в своем обращении к тов. Сталину приводили образцы работы стахановцев-волгарей.



Капитан парохода скорой линии Горький—Астрахань „Михаил Калинин" Н. М. Богатов.

Капитан крупнейшего нефтевоза Волги «Степан Разин» т. Чадаев вместо 3—4 барж вместо считавшегося ранее предельным воза в 27 тыс. тонн сейчас возит нефть в количестве 6 барж 30, 32 и даже 34 тыс. тонн. Этого товарищ Чадаев и механик нефтевоза товарищ Банатов добились благодаря увеличению нагрузки на одну индикаторную силу с 16 тонн до 22 тонн благодаря более полному использованию мощности машины, благодаря правильной счалке барж, добросовестному изучению фарватера, повседневной заботе о живых людях— команде парохода.

Бригада кузнеца т. Коченина организовала четкое разделение труда и дает 300—400 процентов нормы.

● ● ●

Лоцман парохода скорой линии Горький — Астрахань „Чичерин"— студент техникума А. И. Белодворцев

Диспетчер Клязьминского эксплоатационного участка т. Логанихин ввел побьефную внешлюзовую работу тяги, тем самым увеличилась оборачиваемость тоннажа на 25 проц. Вместо 12—15 тысяч тонн в пятидневку река Теза стала пропускать 20 тысяч тонн грузов, а река Клязьма — вместо 4,8 тысяч тонн по плану — до 16 тыс. тонн. Метод т. Логанихина дал возможность значительно увеличить погрузку на одну индикаторную силу.

Капитан парохода «III Интернационал» т. Елисеев заботливым, подлинно социалистическим отношением к судну добился, что пароход его стал одним из лучших на Волге. За время навигации пароход не имел ни одной аварии. Погрузка и выгрузка командой производятся в рекордные сроки (на Вольском цементном заводе в 1 час 45 мин. погружается 104 тонны цемента). План перевозок 1935 года выполнен досрочно.

Механик парохода «III Интернационал» т. Березкин привел машины в прекрасное состояние. Его рационализаторские предложения по усовершенствованию механизмов из года в год дают возрастающую экономию топлива. Так например, в 1934 г. т. Березкин достиг экономии 111 тонн, а в навигацию 1935 года — 237 тонн. Тов. Березкин ежегодно занимался подготовкой и выращиванием молодых кадров. За последние годы вырастил вновь 3 механиков, подготовил себе первого помощника механика из кочегара.

Стахановское движение на Волге крепнет и развертывается.

11. Важнейшие задачи и перспективы развития Волжского бассейна

Все эти значительные достижения являются результатом огромной помощи, оказываемой Волжскому бассейну партией и правительством.

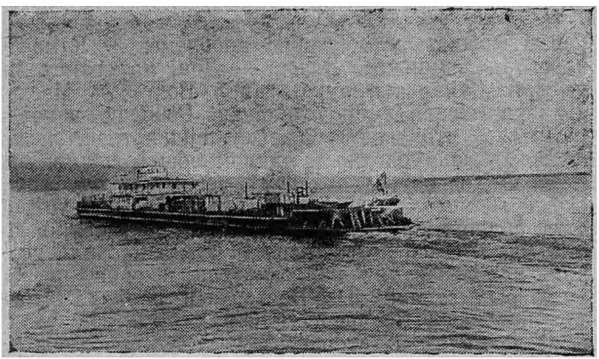
Но, несмотря на большие успехи, хозяйство

Волжского бассейна продолжает отставать от передовых отраслей социалистической стройки. В работе Волжского бассейна имеется значительное число больших недочетов.

Волжский бассейн должен быть образцовым бассейном страны и к этому имеются все данные.

Партия и правительство наметили грандиозную программу реконструкции водного транспорта во вторую пятилетку, предусматривающую осуществление ряда больших работ по сооружению Большой Волги и по постройке канала Волга — Москва и Волго-Донского канала.

Осуществление этой программы идет быстрыми темпами, и вскоре Волга станет первой в мире мощной рекой — магистралью, связанной с крупнейшими индустриальными, сельскохозяйственными и лесными районами, с важнейшими в мире портами.



Проф. А. В. Чаплыгин

ПРОБЛЕМА БОЛЬШОЙ ВОЛГИ

Еще 20 лет тому назад господствовало мнение, что наша великая, прославленная в народных песнях река Волга не нуждается в каких-либо серьезных реконструктивных мероприятиях. Воды в ней много, судоходство на ней, правда, не без неудобств, но происходит, рыба ловится — надо брать этот дар природы, как он есть, не задумываясь о возможностях подчинить режим этого грандиозного водного тока воле и разуму человека и коренным образом преобразовать его на пользу народного хозяйства страны.

Наступившая в результате победы Октябрьской революции эпоха великих строительных работ не могла не захватить и Волжского бассейна, в пределах которого живет четверть населения Союза.

Стали рождаться волжские проблемы — Камо-Печорское соединение, Волга — Дон, ирригация Заволжья, Самарская лука, канал Волга — Москва, средневолжские гидроустановки. Созрела, наконец, и мысль, что все волжское гидростроительство должно быть увязано в едином общем плане, комплексно решающем проблему реконструкции волжского водного хозяйства. Этот план переустройства водного хозяйства Волжского бассейна, в целях максимального улучшения транспортных условий, использования гидроэнергии и орошения засушливых степей Юго-Востока, и получил название проблемы Большой Волги.

С технической стороны существо проблемы заключается в том, что режим волжских вод коренным образом видоизменяется путем использования следующих технических приемов: на основном волжском русле создаются плотины, достаточно высокие, чтобы выйти за пределы паводка: эти плотины создают средоточие энергии, используемой в турбинах, и образуют подпертый бьеф — водохранилище, в котором большие глубины, малые скорости и спрямление линии судового хода, как в озере. Далее, на окраинных частях бассейна, на его периферии, в подходящих местах создаются путем устройства плотин-дамб огромные водохранилища, в которых скопляются воды паводка, с тем чтобы отдавать их в волжское русло в период маловодья: наконец, водоразделы Волжского бассейна прорезаются каналами для судоходной или энергетической связи со смежным бассейном.

***

Как мыслится технически реконструкция основного волжского русла? Какие сооружения надлежит возвести на этой величайшей в Европе реке для целесообразно согласованного удовлетворения запросов энергетики, водного транспорта и ирригации? Для ответа на эти вопросы нужно отдать себе отчет в требованиях, которые предъявляют

к реке вышеуказанные отрасли народного хозяйства.

Требования энергетики просты. Для получения гидроэнергии нужны два условия: во-первых, нужен ток воды, во-вторых, нужно сосредоточенное в одном месте падение — перепад воды. Ток волжской воды огромен: у г. Куйбышева в паводок он достигает 40 000 м³ в сек., а в исключительно многоводный год — 63 000 м³ в сек.; во вторую половину лета он в среднем составляет 3000—4000 м³ в сек., а в зимнее время падает до 2000 м³ в сек. В общем, в год по Волге стекает до 250 миллиардов куб. метров воды. Чтобы представить себе величину этой цифры, укажем, что если залить этим количеством воды территорию г. Москвы, то высота слоя затопления оказалась бы равной 3 километрам.

Этот огромный ток воды не имеет на своем пути естественных перепадов в роде тех водопадов, которые мы встречаем на реках с твердым скальным ложем. Уклон, с которым течет Волга, не велик: он составляет 4—5 м на 100 км. Таким образом, для того, чтобы извлечь из Волги таящуюся в ее водах энергию, надо устроить искусственный перепад, надо преградить ее течение плотиной, которая создаст сосредоточенную в одном месте разницу в уровнях воды выше плотины — в так называемом верхнем ее бьефе, и ниже плотины — в нижнем бьефе. Чем больше будет эта разница, т. е. чем выше плотина, тем большее количество энергии можно будет здесь получить. Таким образом, в целях энергетического использования Волга должна быть преграждена в ряде пунктов высокими плотинами. При этих плотинах могут быть устроены гидростанции, турбины которых извлекут из Волги громадные количества энергии.

С точки зрения интересов водного транспорта преграждение Волги высокими плотинами также является наиболее целесообразным методом ее реконструкции. При интенсивном развитии волжского

грузооборота потребуется не только увеличение судоходных глубин, но потребуется и укорочение длины транзитного пути и уменьшение скоростей течения реки, вредных, в особенности в паводок, для взводного судоходства. Этого возможно добиться лишь при устройстве достаточно высокой плотины, создающей выше себя глубокий длинный плес, который перекрывает извилистый фарватер, дает этим возможность весьма заметно его спрямить и обусловливает, вследствие получающегося значительного увеличения живого сечения реки, весьма малые скорости ее течения.

Сказанное приводит к выводу, что реконструкция основного русла Волги должна быть произведена при помощи преграждения ее плотиной большой высоты. Однако эта высота зависит от размера затопления выше плотины. Дело в том, что развитая народнохозяйственная жизнь на Волге начинается, примерно, на 15 м выше уровня весеннего паводка, который подымается над обычным меженным уровнем на 10—12 м. Следовательно, затопление на высоту, большую, чем 20 м, захватывает уже большое количество населенных пунктов, промышленных устройств, сельскохозяйственных угодий и т. д. Поэтому увеличение высоты плотины свыше 20 м вызывает значительный ущерб от затопления.

Этот же размер высоты 20—25 м диктуется и соображениями конструктивного характера. Постройка плотины на огромной реке, с большим весенним паводком, на грунтах, часто песчаных или глинистых, представляет исключительные трудности, которые растут с увеличением высоты плотины.

★

Исходя из изложенных общих соображений, в настоящее время намечена, пока что — в первом приближении, следующая общая схема расположения на Волге реконструирующих водных узлов — плотин, гидростанций и судоходных устройств.

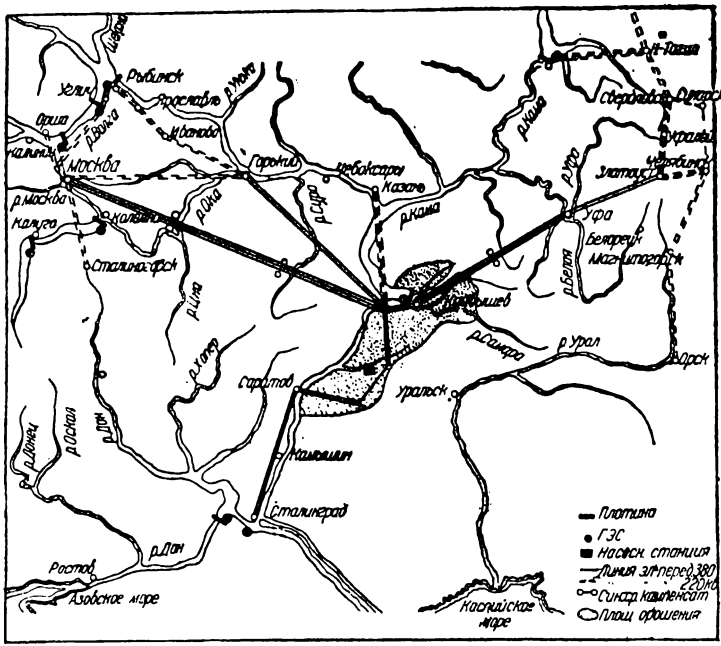


Схема электропередачи

В пределах основного волжско-камского пути, от Рыбинска и Перми до Астрахани, — первым сверху намечен рыбинский узел. Высота напора на плотину, расположенную на Волге и Шексне выше г. Рыбинска, намечена в 15 метров, емкость водохранилища — около 14 куб. км, выработка энергии около 950 млн. квт-ч., мощность около 200 000 квт. Подпор этой плотины доходит по Волге и Шексне до вышележащих сооружений Верхней Волги и Шексны, образующих водный путь из Москвы на Ленинград и на Беломорский канал.

Следующим водным узлом на Волге может явиться горьковский, близ г. Балахны, в 40—50 км выше г. Горького. Намеченная пока, по условиям затопления и геологическим, высота плотины составит около 14 м. Волга здесь по размерам уже равна Днепру у Днепрогэса. Мощность гидроустановки около 200 000 квт., выработка энергии около 1 млрд. квт.-ч.

Следующим узлом вниз по Волге может явиться чебоксарский, располагающийся в районе между Чебоксарами и Казанью, при высоте плотины здесь около 20 м. Мощность гидроустановки будет около 600 000—700 000 квт., выработка энергии около 3,5 млн. квт.-ч. в год. Геологические условия этого района тяжелые, и возможность устройства плотины указанной выше высоты не является доказанной, так как сток волжских вод здесь уже более чем в 2 раза превышает днепровский.

После слияния с Камой Волга по своему стоку в пять раз превышает Днепр. Она течет здесь в пределах засушливого района, и мощные гидроустановки в этой нижней ее части будут снабжать энергией не только промышленность, но и электронасосные установки для орошения Заволжья.

В этой части реки первый водный узел намечен на Самарской луке, близ г. Куйбышева. Высота подпора плотины здесь около 25 м, а на деривации до 30 м. Мощность двух гидроустановок — одной у плотины и второй на деривации — соста-

квт до 2,7 млн. квт. и годовая отдача около 11 миллиардов квт-ч. Это уже свыше четырех Днепрогэсов.

Последний, пятый, проектируемый на Волге водный узел — камышинский, близ г. Камышина. Здесь высота подпора 20—25 м, мощность около 1,5 млн. квт, выработка энергии около 9 млрд. квт.-ч.

Реку Каму в основной ее части между Пермью и устьем можно перекрыть тремя-четырьмя водными узлами, с плотинами около 20 м высоты. Исследован к настоящему времени лишь пермский водный узел у г. Перми; его мощность 360 000 квт., выработка энергии 1,5 млрд. квт-ч.

Так рисуется общая картина переустройства основного волжско-камского русла.

Вторая существенная часть проблемы Большой Волги — это реконструкция периферийного — окраинного стока реки.

Периферия волжского стока — это Волга выше Рыбинска, Ока — выше Москвы-реки, Кама — выше Перми, притоки Средней Волги и Нижней Камы. Энергетический эффект здесь значительно меньше и энергия в общем дороже, чем энергия основной Волги. Энергетическую эффективность Волги выше Рыбинска можно определить в размере 1 млрд. квт-ч.; Оки выше Москвы-реки — в размере 600 млн. квт-ч.; Камы выше Перми — 4 млрд. квт-ч.

Реконструкция периферийного стока заметно скажется на основном волжском русле, регулируя его сток в транспортных и энергетических целях. Водохранилища, наметившиеся на Волге выше Рыбинска, смогут дать в год до 20 млрд. м³ зарегулированного стока, на Верхней Оке — до 5 млрд., на Верхней Каме — до 17—18 млрд. м³. Это огромное количество воды, собранное в водохранилищах и выпускаемое из них в соответствии с интересами судоходства и энергии, может заметно увеличить судоходные глубины в русле основной

Волги и улучшить энергетический эффект построенных на ней гидроустановок.

Третьим основным разделом проблемы Большой Волги является проблема соединения Волжского бассейна со смежными. Она имеет ввиду как энергетическую, так и транспортную связь и, разумеется, особенно эффективна при достижении одновременно и того и другого. Примером только энергетической связи являются валдайские гидроустановки на балтийском склоне Валдайского водораздела, значительно более крутом, чем Каспийский. Направленные сюда волжские воды дадут большой энергетический эффект вследствие большой высоты их падения.

Транспортные соединения Волжского бассейна со смежными обычно сочетаются и с энергетическим использованием передаваемых вод. Примером может явиться прорабатываемая в настоящее время в такой трактовке проблема волго-донского соединения, исходящая из положения, что часть вод р. Дона путем прегражденния его высокой плотиной направляется по каналу, прорезывающему в районе Сталинграда Доно-Волжский водораздел, и на волжском склоне сбрасывается через гидростанцию в Волгу. Этот же канал при помощи шлюзов на волжском и донском склонах используется для целей судоходного соединения Волги с Доном и Азовским морем.

Особым видом водохозяйственной связи Волги со смежными бассейнами является дополнительное питание ее водами северного Беломорского бассейна. Интересным местом с этой точки зрения являются три озера — Кубенское, Воже и Лаче, расположенные на водоразделе Шексны, Сухоны и Онеги. Ограждающими дамбами эти три озера об'единяются в единое водохозяйственное целое, воды которого в количестве 8 млрд. куб. метров в год могут делиться в любой пропорции между волжским, сухонским и онежским склонами. При направлении главной части собранной воды на

Волгу получится увеличение судоходных глубин, увеличение количества вырабатываемой гидроэнергии на нижерасположенных гидроустановках и компенсация воды, из'ятой из Волги для ирригационных целей.

На юго-востоке добавляется ирригационная проблема. Орошение водами Волги 4 млн. га Заволжья, в целях борьбы с засухой и создания твердого пшеничного фонда и устойчивого животноводства, явится первым грандиозным мероприятием по использованию волжских вод для ирригационных целей. В дальнейшем встанут вопросы орошения и Арало-Каспийской низменности и правобережья Волги от Сталинграда до Астрахани.

Огромная мощность Волги будет использована для нужд промышленности, железнодорожного транспорта и сельского хозяйства, в особенности ирригации.

На севере—в Ивановской области, в Горьковском крае, в Приуралье, в связи с огромным ростом социалистической индустрии, уже резко обозначился энергетический дефицит. Тепловые электростанции недостаточны для покрытия потребности промышленности в энергии.

В Казанском, Куйбышевском и Сталинградском районах предстоит широкое развитие промышленности на базе дешевой водной энергии и благоприятных географических, транспортных и сырьевых условий. Наличие крупнейшей водной магистрали с исключительно дешевым фрахтом, пересечение водного пути широтными железнодорожными магистралями, обеспечивающими связь Поволжья с районами сырья и потребления, приведет к возникновению здесь огромных промэнергокомбинатов с предприятиями по металлообработке, по электрохимической промышленности, по цветным металлам — ферросплавам, алюминию, меди, по сланцевой промышленности, по стройматериалам и т. д.

Приволжский железнодорожный транспорт дол-

жен быть электрифицирован. Сжигание в малоэкономических топках паровозов дальнепривозного топлива должно быть прекращено.

Дешевая водная энергия широко электрифицирует сельское хозяйство. В особенности крупная роль принадлежит волжской гидроэнергии в проблеме ирригации Заволжья.

Такова в общих чертах картина полной реконструкции водного хозяйства Волжского бассейна.

***

Первоочередными мероприятиями можно считать следующие:

1. Соединение Москвы с Волгой и далее, через реконструированную Мариинскую систему, с Ленинградом и Беломорским каналом глубоким (5 м) водным путем, с решением одновременно и задачи водоснабжения Москвы из Верхней Волги.

Канал Москва — Волга начинается в 8 км выше впадения в Волгу правого ее притока р. Дубны.

Здесь на Волге сооружается иваньковский водный узел в составе плотины с напором до 18 м, шлюза и ТЭС с установленной мощностью 30 000 квт. и годовой отдачей около 90 млн. квт.-ч.

Канал, кроме судоходных задач, имеет целью забор воды из Волги для водоснабжения Москвы в размере до 95 м³/сек., а в перспективе до 133 м³/сек.

Между Иваньковской и Рыбинской плотинами для создания на этом участке таких же глубин (5 м), как и на канале Москва — Волга, устраивается промежуточный угличский узел с плотиной высотой около 15 м со шлюзами и ГЭС мощностью около 100 000 квт. и годовой выработкой 300 млн. квт.-ч. Рыбинский водный узел закончит соединение канала Волга — Москва с Мариинской системой и обеспечит на Волге ниже себя глубины 2—2,3 м.

Для обеспечения пятиметровой глубины на всем Московско-Ленинградском соединении реконструируется Мариинская система, соединяющая подпер-

тый бьеф Рыбинской плотины с водным путем на Ленинград и по Беломорскому каналу.

2. На Верхней Оке устраиваются два водные узла: калужский и щуровский (у устья р. Москвы) со шлюзами и ГЭС.

Калужская ГЭС с установленной мощностью 65 000 квт. даст около 300 млн. квт.-ч. гидроэнергии. Щуровский узел с установленной мощностью 70 000 квт. даст около 300 млн. квт.-ч. Попуски из водохранилищ этих узлов обеспечат на Оке ниже Москвы-реки навигационные глубины в 2 метра. Выше устья Москвы на Оке, благодаря указанным плотинам, создадутся большие судоходные глубины. Здесь будет начало будущего водного соединения Москвы-реки и Волжского бассейна с Днепром.

3. На Каме первоочередным сооружением явится пермский гидроэнергетический узел, водохранилище которого емкостью около 5 млрд. м³ обеспечит в навигационный период глубины на Каме ниже Перми около 2 метров.

4. Волго-Донское соединение, в виде только водного соединения или в виде транспортно-энергетического комплекса, соединит Волгу с Доном и далее с Азовским и Черным морями. В последнем варианте значительная часть донского стока (12 куб. км из среднего стока Дона 22 куб. км) предположено по Волго-Донскому каналу сбрасывать в Волгу, используя в энергетических целях разницу в отметках Дона и Волги (около 39 м).

Устроив на Дону высокую плотину, можно на гидростанциях Волго-Донского соединения получить мощность около 650 000 квт. и годовую выработку гидроэнергии около 2700 млн. квт.-ч.

5. Крупнейшим водным узлом на Волге явится куйбышевский гидроэнергетический узел.

В настоящее время произведенные исследовательские и проектные работы выявили техническую схему узла сооружений. По этой схеме техническое решение узла сооружений намечено следую-

щее. На Самарской луке, в 40 км выше г. Куйбышева, близ Царева кургана строится плотина с напором около 25 м. Жесткие бетонные сооружения плотины — водослив, гидростанция, шлюзы — основываются на скале. На песчаной части створа плотины располагается песчаная дамба.

В состав первого плотинного узла сооружений входят водослив длиною 1000 м для пропуска всего паводка и ледохода во время строительства и эксплоатации, песчаная дамба, первая ГЭС мощностью около 700 000 квт. и две нитки шлюзов для обслуживания всего судоходства во время строительства и местного при эксплоатации.

Подпертые этой плотиной волжские воды образуют огромное водохранилище на протяжении около 600 км, доходящее до Чебоксар по Волге и до устья реки Вятки по Каме. Воды этого водохранилища заливают пойму р. Усы (притока Волги, пересекающего Самарскую луку по ее основанию) и подходят к узкому Волго-Усинскому водоразделу, где располагается второй узел сооружений — вторая ГЭС мощностью до 1 300 000—1 500 000 квт., две нитки шлюзов с подводящими сооружениями и нефтепровод для перекачки нефти, вместо шлюзования нефтефлота.

Постройка этих двух узлов гидротехнических сооружений на Самарской луке по произведенным проектным расчетам может быть осуществлена в целом в 7—8-летний срок. При применении более совершенных строительных машин и хорошей организации работ срок этот можно будет сократить до 6 лет.

Сооружения узла дадут **огромный народохозяйственный эффект** (как в энергетическом, так и в транспортном отношении), определяемый исключительно благоприятным географическим положением куйбышевского гидроэнергетического узла.

Он расположен в центре Волжского бассейна, в центре глубокого тыла европейской части СССР, в центре будущей единой высоковольтной сети, на

пересечении сверхмагистрального волжского водного пути и основных широтных железнодорожных путей, соединяющих европейские центры СССР с сибирскими и среднеазиатскими, и, наконец, в непосредственной близости к территории будущей ирригации Заволжья, к основным будущим электронасосным ирригационным станциям.

Гидростанции на Самарской луке с общей мощностью до 2,7 млн. квт. будут давать в год 11 млрд. квт.-ч. гидроэнергии себестоимостью около 0,6 коп. за квт.-ч. Эта гидроэнергия прежде всего должна обслуживать потребности электронасосов и электродождевания для ирригации Заволжья. Общий размер электропотребления ирригации оценивается в 4 млрд. квт.-ч. в год для времени полного развертывания орошаемой площади. Первая очередь ирригации на площади около 1,5—2 млн. га потребует около 2 млн. квт.-ч.

Ирригационное значение куйбышевского гидроэнергетического узла заключается, в основном, в том, что, располагаясь в пределах северной части засушливой орошаемой территории, он позволяет в максимальной мере включить в орошение основные пшеничные посевы Заволжья и обеспечить в засушливом Заволжье урожай в 300 млн. пудов (50 млн. центнеров) пшеницы.

Особенностью ирригационного проекта, проработанного в связи с куйбышевским водным узлом, является применение для полива полей не самоточного способа, угрожающего в условиях Заволжья засолением почв, а электродождевания, столь же безопасного и полезного для заволжских земель, как безопасен и полезен для них естественный дождь.

Нужды промышленности, железнодорожного транспорта и коммунального хозяйства Куйбышевского района потребуют около 1,5 млрд. квт.-ч. гидроэнергии.

Таким образом, около 6 млрд. квт.-ч. гидро-

энергии куйбышевского гидроэнергетического узла и почти вся мощность его смогут быть по линиям высоковольтной электропередачи экспортированы в дефицитные по энергии районы — Центрально-промышленный (Московский, Горьковский и Южно-Уральский), давая в этих районах значительную экономию дефицитного топлива (свыше 4 млн. тонн условного топлива), освобождая их от строительства значительной конденсационной мощности (свыше 3 млн. квт. мощности) и значительно улучшая работу теплофикационных станций. Вместе с тем передаваемая сюда гидроэнергия Куйбышевской ГЭС будет значительно дешевле (около 2 коп.), чем электроэнергия местных конденсационных станций (около 5—6 коп.).

В дальнейшем, по мере развития в этих районах других народнохозяйственно целесообразных энергетических ресурсов, энергия Куйбышевской ГЭС может быть использована и на электроемкие производства.

Транспортный эффект сооружений на Самарской луке будет заключаться в создании на Волге от г. Чебоксар до г. Астрахани на протяжении свыше 2000 км сплошного глубокого (3,5—4,0 м) водного пути (вместо существующих 2 м). Если учесть, что сооружаемые каналом Москва — Волга плотины на Верхней Волге и верхневолжские гидростанции обеспечат глубины выше Чебоксар примерно в 2,3 м, а в дальнейшем, после постройки куйбышевского гидроэнергетического узла, режим этих верхних водохранилищ может быть видоизменен в сторону получения еще больших навигационных расходов и глубин (свыше 3 м), то весь волжский водный путь от Каспийского моря до Рыбинска будет обладать глубинами, позволяющими переходить на более крупный тоннаж флота, что значительно удешевит себестоимость водных перевозок. Вместе с тем, благодаря спрямлению Самарской луки, путь волжских транзитных грузов сократится на 130 км, и поэтому транспортная

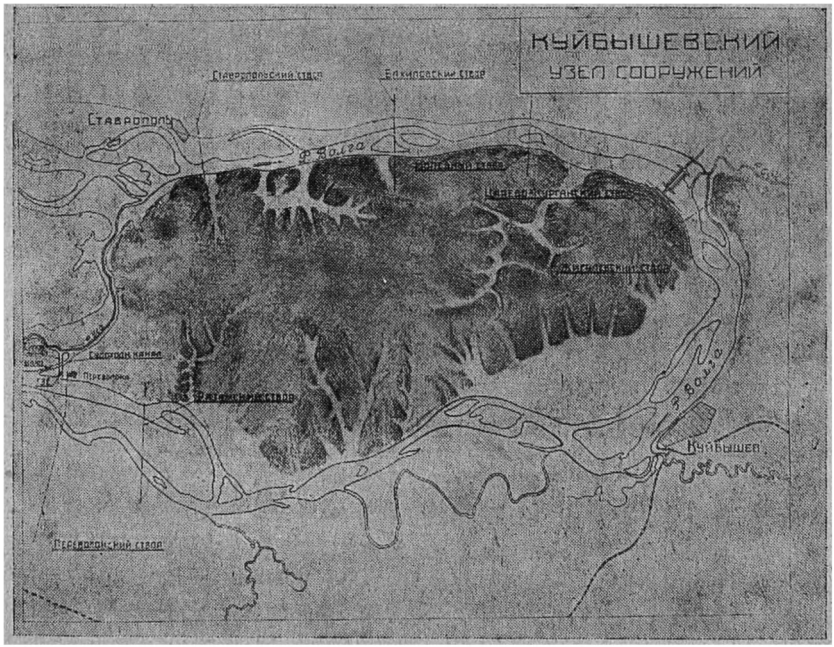


Схема Куйбышевского узла сооружений

работа по перевозке будущего волжского грузооборота уменьшится на 9 миллиардов тоннокилометров в год.

★

Грандиознейшей составной частью проблемы Большой Волги является проблема ирригации Заволжья.

В южной части своего сечения, после слияния с Камой, Волга течет в засушливом крае, с одной стороны известном великолепной пшеницей, возделываемой в его степях, а с другой, — имеющем очень печальную известность, как край с катастрофами в народном хозяйстве, порождаемыми засухой, особенно остро проявляющейся здесь. Всем нам памятны бедствия неурожаев 1921 и 1924 годов. Острые засухи были здесь и до революции, были и в последние годы, правда, с меньшими потрясениями хозяйства, чем в 1921 и 1924 годах.

Наиболее сильно сказывается засуха в Заволжье между Куйбышевской и Камышинской параллелями. Здесь был главный ущерб от засухи в прошлом. Здесь периодически гибли главные массивы пшеницы, здесь в годы засухи гибло до 50 процентов скота, здесь был голод и гибель людей, здесь приходилось тратить большие средства на ликвидацию последствий засухи.

В социалистическом государстве не должно быть районов, где результаты сельского хозяйства зависят от случая и капризов природы. Должны быть мобилизованы все средства современной науки и техники для борьбы с засухой. При настоящем состоянии техники единственным надежным средством такой борьбы является искусственное орошение. Такое решение в отношении Заволжья принято известным постановлением партии и правительства, которым намечено оросить здесь 4 миллиона га.

Орошение Заволжья — дело сложное. В местных реках воды немного. На севере более или ме-

нее значительным источником орошения могут явиться реки Самарка и Кинель. Довольно велик сток реки Бол. Иргиза. Остальные реки — Меча, Чагра, Еруслан, Б. и М. Узени — значительно меньше. Режим местных рек весьма неблагоприятен, так как главный сток их вод происходит в период весеннего таяния снегов, после чего они почти безводны. В общем, на местном стоке Заволжья можно оросить несколько сотен тысяч га, и коренного решения в борьбе с засухой он не дает.

Для орошения огромных площадей, намеченных правительственным решением, необходимо использование волжской воды. Однако степи Заволжья расположены высоко над Волгой. В сыртовой части, т. е. в районе от р. Самары до р. Еруслана, их возвышение над Волгой — от 40 до 100 метров. В Арало-Каспийской низменности они лежат на 30—40 м выше Волги. Однако почвы Арало-Каспийской низменности опасны с точки зрения засоления их при орошении, самый район сельскохозяйственно значительно менее освоен, чем сыртовой район, и урожай пшеницы здесь меньше. Поэтому прежде всего внимание обращается на орошение сыртов, т. е. района между Самарской и Камышинской параллелями.

Здесь предстоит разрешить сложную техническую задачу под'ема огромного количества волжской воды на высоко расположенные засушливые степи: подвести воду на эти степи из Волги самотеком нельзя. Таким образом, около 10 млрд. куб. метров волжской воды придется ежегодно поднимать на большую высоту насосами. Период полива в Заволжье непродолжителен — около 100 дней. Если качать воду насосами только в этот период орошения, то потребовались бы насосы огромной мощности, используемые только в течение меньше трети года. Нужно придумать такое техническое решение, при котором насосы использовались бы более рационально. Наиболее целесообразным будет устройство огромных водохранилищ

в самых высоких районах Заволжья, командующих всей остальной орошаемой площадью. Их можно построить сравнительно просто и недорого при помощи больших земляных дамб. В эти водохранилища волжская вода подается насосами в течение всего года, и летом и зимой, а расходуется из них уже не самотеком на полив, а в оросительной сети лишь в периоды, когда этого требует орошение. Таким образом насосы должны подать нужное для растения количество воды не только в течение трети года, а в течение всего года. Значит, секундный расход их соответственно сильно уменьшается, а следовательно уменьшается и необходимая мощность и стоимость их.

Для работы насосов нужна энергия. По различным проектировкам для этого потребуется от 4 до 7 млрд. квт.-ч., т. е. два—три Днепрогэса. Эту энергию должна дать та же Волга. Она должна не только дать часть своих вод на орошение, но и сама поднять их в водохранилище в степях.

Таким образом орошение Заволжья будет электромеханическим. Изучение вопроса о способах максимального снижения расходов на насосный под'ем воды явится одним из важнейших моментов проектирования.

Существенным вопросом техники решения проблемы ирригации Заволжья явится проектирование способа выпуска воды на поля из оросительного канала. Существует несколько способов орошения. Обычно применяемый в Средней Азии и Закавказье способ выпуска воды по канавкам обусловливает большие поливные нормы, лишний расход воды, а в некоторых случаях — засоление почв. При механическом под'еме воды особенно чувствительно излишество в поливе. Сравнительно умеренная засушливость климата Заволжья позволяет довольствоваться меньшими количествами воды, в особенности в более влажные годы. Плотные, глинистые почвы Заволжья требуют умеренной поливки

Другой способ орошения — искусственное дождевание, т. е. выбрасывание воды на поля под напором, наподобие естественного дождя. При этом заметно снижается оросительная норма, а следовательно и мощность насосов и расход энергии. Отпадает надобность в водоотводной сети и в планировке полей.

Наличие вблизи орошаемых территорий Заволжья мощного источника дешевой энергии, каким явится волжская гидростанция, позволит разрешить вопрос о применении электроэнергии для дождевания, что значительно дешевле обычного дождевания и орошения.

Готовая электросеть для дождевания позволит электрифицировать также животноводческие фермы, молотьбу, уборку огородов, силосование, а также ряд промышленных предприятий, обрабатывающих сельскохозяйственное сырье.

Искусственное орошение явится в Заволжье основным и наиболее действенным фактором поднятия урожайности существующих культур и широкого развития новых культур. Об этом свидетельствует опыт осуществлявшегося здесь, пока в небольших размерах, искусственного орошения. Так, урожай орошаемой пшеницы на Костычевской опытной станции в среднем за 24 года составил 15,7 центнера против 4,4 центнера урожая пшеницы неорошаемой. Там же за 8 особенно засушливых лет урожай пшеницы орошаемой составлял 11 центнеров против 1 центнера урожая неорошаемой пшеницы.

Таким образом, орошение повышало здесь урожай в среднем в 3,8 раза, а в засушливые годы— почти в 10 раз. Орошение дает возможность применять удобрения, не дающие эффекта в условиях неорошаемого хозяйства.

В неменьшей степени реагируют на орошение и кормовые культуры. Так, урожай орошаемой люцерны составляет 60—70 центнеров по сравнению с 15—16 центнерами неорошаемых трав. Орошение

расширяет круг технических культур. Опытным путем в Заволжье выяснена возможность получения урожаев подсолнечника, горчицы, табака, таких культур, как сахарная свекла, лен-долгунец и клещевина. Для юга еще добавляются кенаф, кендырь и рис. Овощные культуры возможны здесь исключительно лишь при орошении.

Орошение ликвидирует не только «почвенную засуху». Сочетая орошаемые площади с лесозащитными полосами, можно получить заметное снижение температуры и увеличение влажности над орошаемыми территориями и таким образом парализовать действие суховея. Известное смягчение этого явления дает также так называемый агроклимат орошаемых территорий, так как в пределах небольшого, двухметрового, слоя воздуха будет иметься снижение температуры и повышение влажности, обусловливаемое орошением.

Таким образом, орошение является тем основным рычагом, который одновременно с социалистическим переустройством хозяйства, механизацией сельскохозяйственных процессов и усовершенствованием агротехники позволит перевести сельское хозяйство Заволжья и южного правобережья на высшую производственную ступень.

Орошение Заволжья и создание на Волге огромного источника энергии коренным образом преобразует лицо края. Не только сельскохозяйственная жизнь будет в нем поднята на исключительную высоту, — создастся новая промышленность по переработке сельскохозяйственного сырья, по производству машин и удобрений. Создадутся новые железнодорожные и водные пути, новые порты. Заволжье превратится в мощную агроиндустриальную базу нашей страны.

★

Так рисуется в общих чертах проблема Большой Волги, проблема новой Волги, реконструированной разумом и волей строителей социализма.

Большая Волга — это новая будущая Волга с исключительными условиями водного транспорта внутри европейской части СССР, это новые мощные источники энергии в сердце страны, это создание как бы второго Донбасса в крае, бедном энергией, это создание в засушливых степях новой сельскохозяйственной жизни в условиях пятикратно повышенной урожайности. Проблема грандиозна и сложна. Потребуются огромные усилия технической мысли для преодоления трудностей по ее осуществлению.

Общими силами рабочих масс и крупнейших специалистов, под руководством партии Ленина—Сталина, эта грандиозная проблема европейской части нашей страны будет разрешена.

И. И. Феденко

ВОДНЫЙ ТУРИЗМ

За последние годы Советский Союз под руководством ленинской партии во главе с великим вдохновителем наших побед тов. Сталиным добился огромных успехов на культурном фронте.

Большие достижения имеются и на одном из важных участков культурной революции — пролетарском туристском движении и, в частности, водном туризме.

Пароходные поездки по рекам СССР пользуются исключительным успехом среди трудящихся нашей страны. Волжские, камские и московско-окские наротеплоходы с мая по сентябрь включительно переполнены главным образом туристами, экскурсантами, отпускниками, отдыхающими. Здесь

● ● ● **Интуристы на Волге—палуба скорого парохода линии Горький—Астрахань „Коммунистка“.**

они знакомятся с социалистической стройкой, новыми фабриками, заводами, колхозным и совхозным строительством и получают здоровый отдых. На пароходах едут рабочие, колхозники и другие трудящиеся нашей страны, едут иностранцы, едут одиночками, едут группами, едут экскурсиями, организованными «Интуристом», ОПТЭ (Общество пролетарского туризма и экскурсий), профсоюзами, детскими станциями, а иногда и своим коллективом.

Царская Россия, не имевшая ни одной туристской или экскурсионной организации не пыталась, да и не могла создать условий, при которых трудящиеся получили бы возможность использовать туризм для отдыха, самообразования, изучения своей страны, взаимного ознакомления с бытом и культурой населяющих ее народов.

Если в СССР туризм стал неот'емлемой частью социалистического быта, то в царской России он был привилегией немногих: крупной буржуазии и дворянства, которые предпочитали поездкам по России дорого стоящие путешествия за границу. А рабочие, крестьяне знали лишь два вида туризма — добывание себе куска хлеба, «туризм» в поисках работы, да передвижения из тюрьмы в тюрьму и в ссылку.

При советской власти, в первые же годы, для рабочих-отпускников были организованы плавучие дома отдыха — «Алмаз» и «Жемчужина» (на Волге и Каме). Ряд пассажирских речных линий был открыт главным образом с учетом потребностей туристов и экскурсантов (линии Москва — Уфа, Пермь — Астрахань и Москва — Архангельск).

Речные путешествия — самая здоровая форма отдыха. После вагонной тесноты и тряски, пароход с его комфортабельными салонами, столовыми, с отдельными каютами, снабженными всеми необходимыми удобствами для длительного и многодневного путешествия, кажется особенно привлекательным. На пароходе нет вагонного «плена». Турист

целыми днями может гулять на широкой палубе парохода, находясь все время на чистом воздухе. Пребывание на открытой палубе, чистейший воздух реки, лесов и лугов, купание, солнечные ванны — все это делает речные поездки самой здоровой формой отдыха.

Путешествие на речном пароходе увеличивает аппетит, укрепляет нервную систему, усиливает обмен веществ. Потеря аппетита, упадок сил, нервная раздражительность и другие виды неврастении во многих случаях излечиваются путешествием на речном пароходе. На малокровных и слабых поездки на пароходах оказывают значительное действие. Среди ряда лечебных средств путешествия по рекам для этого рода больных занимают важное место.

За границей речные путешествия пользуются значительным успехом. Поездки по некоторым рекам, как например, по Нилу, со второй половины XIX века применяются исключительно с лечебной целью. Речные путешествия как врачебное средство, — под таким углом зрения рассматривали поездки по Волге в 80-х годах прошлого столетия проф. Голубов, Чудновский и др.

«Нигде в Европе не существует такого раздолья и удобства для речных путешествий, как на Волге и Каме. Поэтому я считаю лечение речными путешествиями как бы нашим специальным русским врачебным средством» (проф. Н. Ф. Голубов).

Палуба парохода — живая аудитория. Она вводит в круг жизни, быта, экономики края, знакомит со страницами прошлого и с сегодняшним днем, богатым новым социалистическим содержанием.

Окружающие пассажиры, попутные пристани, встречные паротеплоходы, нефтяные и сухогрузные караваны, беляны, плоты, соймы, села, города, фабрики, заводы, мощные электростанции, гиганты индустрии, новостройки, совхозы и колхозы, раскинутые по берегам рек, — все это богатый, жи-

вой и содержательный материал, который надолго останется в вашей памяти.

«Посмотрите на карту СССР. Пятилетка перекроила лицо страны» (Сталин). Туристу это особенно заметно. Он видит, как еще сравнительно недавно незначительные селения и города выросли в крупные промышленные и административные центры (Чебоксары, Дзержинск, Соликамск и др.), на пустынных берегах рек возникают социалистические города (Краснокамск, Красновишерск и др.). Многие из прежних городов за годы первой пятилетки неимоверно выросли (Горький, Сталинград и др.). Турист, путешествуя по рекам Союза, за сравнительно короткий промежуток времени увидит все то, что создано правительством и партией за последние годы. Он увидит на местах новую жизнь, новый быт, новую экономику. Здесь есть что посмотреть, есть чему поучиться. Национальные республики, бывшие отсталые колонии царизма (Чувашская АССР, Башкирская АССР, Татарская АССР и др.) дадут прекрасный образец того, что «период диктатуры пролетариата и строительства социализма в СССР есть период расцвета национальных культур социалистических по содержанию и национальных по форме» (Сталин).

Как можно меньше по железной дороге и как можно больше на пароходе—это удобнее, дешевле, полезнее и приятнее, — таков общий совет не только туристам, но и отдыхающим, едущим в санатории, курорты, дома отдыха и пр.

На судоходных реках к услугам туристов удобные паротеплоходы. На второстепенных, совершенно несудоходных реках или судоходных только весной можно совершать поездки на лодках и плотах, что является наиболее дешевым туристским путешествием.

В отделе «маршруты» помещены не только пароходные маршруты, но и пароходно-лодочные.

Излюбленными речными маршрутами в Волжском бассейне до последнего времени были — Волга от Горького до Астрахани и Кама от Горького до Перми. Ока, Белая и другие реки, несмотря на ряд положительных условий (хорошее питание, удобные пароходы, возможность сочетать пароходные поездки с поездкой в другие районы СССР,—

Уголок палубы парохода скорой линии Горький—Астрахань „Володарский"

например, поездку по р. Белой с экскурсией на Урал и т. д.), не включались в оперативные маршруты экскурсионных обществ, да и одиночки-туристы на этих реках были весьма редки.

Только в последние 2—3 года поехали туристы по Москве-реке от самой Москвы до Горького и дальше. Этому способствовала большая работа в отношении улучшения пассажирского движения по Москве-реке: были введены в линию двухэтажные пароходы, установлена большими окскими пароходами сквозная линия от Москвы до Горького, а в последнее время и дальше — до Уфы.

С 1933 г. Московско-Окское и Камское речные пароходства ввели беспересадочный маршрут Москва — Уфа. Этот маршрут, — маршрут пяти рек (Москва-река, Ока, Волга, Кама и Белая) и трех национальных республик (Чувашская, Татарская и Башкирская АССР), — охватывающий обширные районы СССР с разнообразной природой, бытом и экономикой, — в течение первой же навигации завоевала исключительную популярность как среди туристов — москвичей, ленинградцев, уральцев, так и среди экскурсионных организаций.

С навигации 1934 г. открыта новая прямая беспересадочная пассажирская линия Пермь—Сталинград, эксплоатируемая Камским речным пароходством. Эта линия с 1935 года продолжена до Астрахани, что делает ее, подобно линии Москва — Уфа, одной из самых интереснейших пароходных линий.

С 1935 года открыта новая туристская пароходная линия, по своей длине величайшая в Европе,— линия Москва — Архангельск. Продолжительность рейса 30 дней. Пароходы этой линии специально оборудованы для туризма, заполняются исключительно туристами и экскурсантами, идут по специально составленному расписанию. В ряде пунктов (Спасск на Оке, Балахна, Плес на Волге и др.), где обычно пассажирские пароходы имеют незначительную остановку, пароходы экскурсионной ли-

нии Москва — Архангельск, ввиду интереса этих пунктов для туристов, имеют длительные остановки (от 1 часа до 2 часов).

За последние годы получил значительное развитие местный туризм, который так же, как и дальний, во многом способствует культурному и физическому развитию трудящихся. Для Москвы специально построены пять экскурсионных комфортабельных пароходов («Динамовец», «Энергетик», «Кремль», «Пам. Кирова» и «Калибровщик»), не уступающие по отделке и удобствам лучшим заграничным пароходам этого типа. Названные пароходы обслуживают, главным образом, массовые экскурсии фабрик, заводов, ОПТЭ и других организаций.

Для одиночек-туристов регулярные рейсы совершает значительное количество катеров (водных трамваев), которые получают более широкое развитие не только в Москве, Горьком, но и в других речных центрах Союза.

С открытием канала Москва — Волга еще интенсивнее разовьется туристское движение по рекам Волжского бассейна. Будут введены новые пассажирские транзитные линии Москва — Калинин, Москва — Астрахань, Москва — Горький — Москва (кольцевая через Оку), Москва — Ленинград, Москва — Сорока.

Москва — Уфа, излюбленный маршрут москвичей, пойдет новым путем, с направлением через канал — Рыбинск. Все указанные линии будут обслуживаться новыми теплоходами. Нет сомнения, что сотни тысяч туристов и экскурсантов поедут через канал Москва — Волга, этими новыми водными направлениями.

Волга — основная речная магистраль массового туризма и отдыха сотен тысяч отпускников и учащихся. Волга — курорт, Волга — санаторий. В этом отношении Волга популярна среди трудящихся Союза не менее, чем Ялта, Кисловодск, Сочи, Гагры.

Грандиозные масштабы социалистического строительства на Волге еще более усиливают интерес и значение поездок. Поехать на Волгу, ознакомиться с достижениями СССР последних лет, побывать на волжских новостройках — стало для многих туристов необходимостью.

Встречаются туристы, которые из года в год проводят свой отпуск на Волге по одному и тому же маршруту, на одном и том же пароходе.

Паротеплоходы основных волжских линий: Горький — Астрахань, Горький — Пермь, Рыбинск — Пермь, Москва — Уфа, Пермь — Астрахань — двухэтажного типа, комфортабельно отделаны, имеют одноместные и двухместные (а некоторые и трехместные) каюты с мягкими местами, зеркалами, умывальниками; на паротеплоходах имеются пианино, радиоустановки, ванны, душ, шахматы, отдельные столовые и салоны, почтово-

Энтузиаст Волги артист Малого театра Ю. К. Сабинин в течение 16 лет ежегодно проводит свой отпуск на Волге на пароходе „Михаил Калинин"

телеграфные отделения, книжные киоски, врачи, парикмахерские. К услугам пассажиров — широкие террасы, верхний тент (с разрешения администрации) для солнечных и воздушных ванн.

Особое внимание в последнее время уделено питанию пассажиров как на пароходе, так и на попутных пристанях. Пароходные рестораны обслуживают пассажиров горячими завтраками, обедами, ужинами и порционными блюдами. Установлены удешевленные обеды. Выделен определенный ассортимент буфетной продукции, который обязательно должен быть на каждом паротеплоходе. На всех пароходах организовано обслуживание пассажиров в разнос лотошниками (пирожки, сдоба, конфекты, фрукты, виноград и пр.). На паротеплоходах основных транзитных линий организуются ночные буфеты. В крупных пунктах около речных вокзалов открыты киоски «Гастроном» и «Бакалея».

С навигации 1936 г. расписание движения пассажирских судов транзитных линий ускорено за счет увеличения технической скорости и рационального использования стоянок на пристанях.

На плесе Горький—Астрахань введена вторая скорая линия, обслуживаемая лучшими волжскими пароходами — «Володарский», «Чичерин», «Гражданин» и др.

В первой скорой линии Горький — Астрахань десять теплоходов и три парохода «Спартак», «III Интернационал» и «М. Калинин».

На плесе Горький — Рыбинск также введена скорая линия из 4 пароходов заново (капитально) отремонтированных (пароходы «Рабочий», «Гражданка», «пам. Хохрякова» и «Роза Люксембург»).

Лучшие капитаны и механики пароходов Волжского бассейна, стахановцы водного транспорта, дали обязательство строго соблюдать расписание. Вести пароход по расписанию становится делом чести знатных людей Волги.

В целях предоставления необходимых удобств пассажирам и организации четкого движения пас-

сажирских судов, при составлении расписания движения пассажирских линий как транзитных, так и местных в навигацию 1936 г., в основу были приняты следующие положения:

1) отправление из конечных пунктов установлено в период от 9 до 24 час.;

2) установлены равномерные интервалы отправления паротеплоходов в одном направлении;

3) ликвидирован пачкообразный приход и отход пассажирских судов на промежуточных пристанях;

4) движение пассажирских судов согласовано как в первоначальных пунктах, так и в промежуточных с движением пассажирских поездов, а также речных линий смежных пароходств и морских пассажирских линий.

Все эти мероприятия, проведенные к открытию навигации 1936 г., безусловно будут способствовать еще большему привлечению пассажиров, туристов и экскурсантов на водный транспорт.

Из года в год растет количество иностранных туристов, едущих в Советский Союз. Сюда направляются люди самых различных профессий: рабочие, инженеры, врачи, юристы, педагоги, представители театрального искусства, государственные деятели.

Всех их интересует огромная страна, создавшая в кратчайший срок величайшую индустрию, вооруженную передовой техникой. Здесь они знакомятся также с коллективизацией сельского хозяйства, положившей конец рабскому труду миллионов крестьян и дающей им, на основе передовой техники, зажиточную и культурную жизнь.

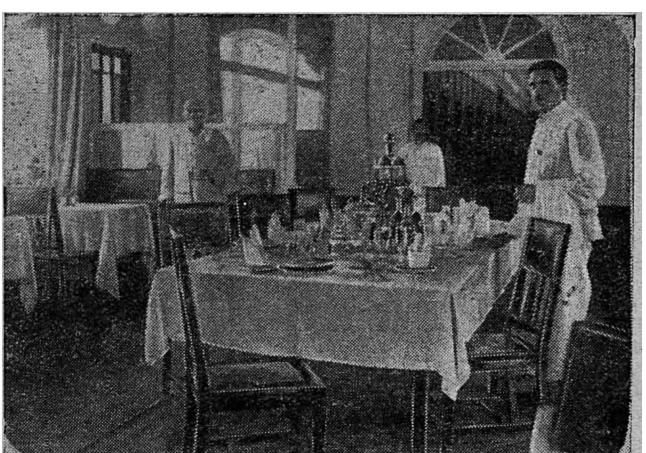
Среди об'ектов иностранного туризма в СССР Волга играет значительную роль. Волжский маршрут «Интуриста»: Горький — Сталинград.

На обслуживание этого маршрута обращено особое внимание как Наркомвода, так и «Интуриста».

Для интуристов в начальном и конечном пунктах маршрута, в Горьком и Сталинграде, построены новые гостиницы по образцу наших лучших отелей.

Экскурсии ОПТЭ на Волге проводятся по маршруту Горький — Астрахань и обратно на теплоходах грузо-пассажирской линии.

С водным туризмом неразрывно связан вопрос об использовании прибрежных речных пунктов в качестве мест летнего отдыха. За последнее время многие туристы начинают селиться на реках в прибрежных пунктах на время своего отпуска, а иногда и более, — на 2, на 3 месяца. Любой



Столовая I кл. парохода скорой линии Горький—Астрахань „Чичерин".

уголок, расположенный по берегам реки, село, деревня, хутор по климатическим условиям стоит выше дачных мест, расположенных вокруг наших крупных центров. Хороший воздух, масса воды и зелени, живописная местность, разнообразие прогулок по воде и суше, удобства пароходных сообщений — все это делает летний отдых в прибрежных пунктах весьма привлекательным.

Реки СССР так велики и разнообразны, что каждому не трудно выбрать для себя место по своему вкусу и средствам. Таких уголков летнего отдыха в Волжском бассейне немало: Плес, Васильсурск, Ильинка, Белый Яр, Хвалынск на Волге; Спасск, Елатьма, Горбатов на Оке; Тарловка на Каме, ряд мест на Белой (дер. Венеция, Дюртюли, Бирск и др.) — пользуются заслуженной известностью далеко за пределами своих районов. Немало москвичей и ленинградцев проводят здесь лето. Ряд стационарных домов отдыха различных ведомств и организаций, краевых и областных страхкасс расположен по берегам рек. Эти дома отдыха также пропускают тысячи рабочих, колхозников и служащих ежегодно.

Помещаемые ниже маршруты имеют целью дать туристу возможность сообразно своим средствам и времени выбрать подходящую поездку по речным путям Волжского бассейна.

Маршруты ориентировочные носят краеведческий характер, в большинстве случаев комплексные, т. е. охватывают не одну, а несколько рек, часто даже разных бассейнов. В этом они выгодно отличаются от обычных экскурсионных маршрутов, большей частью проходящих по одной реке, главным образом в пределах ее основного участка (например, Волга: Горький — Астрахань).

Часть маршрутов пароходно-лодочных: лодки введены, как средство передвижения по рекам, на которых пароходное движение носит нерегулярный характер.

Об'екты осмотров по всем маршрутам, не являясь исчерпывающими, дают туристу возможность сосредоточить внимание на главных, наиболее интересных и ответственных участках социалистического строительства в пределах маршрута.

Начальным и конечным пунктом маршрута указываются те или иные расположенные на реке города, удобные для туриста.

Продолжительность каждого маршрута высчитана сообразно с возможными и желательными остановками в пути. В зависимости от остановок в пути, времени, затрачиваемого на осмотр попутных городов, и линии парохода, на котором следует турист, указываются пределы продолжительности маршрутов.

Более точно продолжительность можно исчислить, пользуясь расписаниями железнодорожного

В салоне парохода скорой линии Горький—Астрахань „Коммунистка".

и пароходного движения, которые помещены в приложении к путеводителю.

МАРШРУТЫ

№ 1.

Маршрут «пяти рек»

(Москва-река, Ока, Волга, Кама и Белая)

Продолжительность 10—14 дней [1].

Направление: Москва — Горький — Казань — Уфа.

Маршрут беспересадочный.

Маршрут знакомит туриста с пятью реками, указанными выше, и тремя национальными республиками — Чувашской, Татарской и Башкирской АССР, носит краеведческий характер и предназначается для лиц, желающих получить здоровый отдых в поездке на речном пароходе.

Установка маршрута: ознакомиться с водным путем Москва — Уфа, по которой с навигации 1933 г. открыта беспересадочная пароходная пассажирская линия.

В пути — знакомство с пятью москворецкими и двумя окскими шлюзами, новым Перервинским шлюзом и плотиной, входящими в систему сооружений канала Москва—Волга.

Коломна — осмотр города во время стоянки парохода (около 3 час.). В Рязани поездка на водном трамвае по р. Трубежу в город, экскурсия в музей. Касимов — татарский уголок, музей. Елатьма — дачное место. Муром — одна из крупнейших пристаней Оки — общий обзор города с борта парохода.

[1] Продолжительность везде указывается от начального речного пункта до конечного пункта маршрута.

Ландшафты Нижней Оки — Горбатов, Дуденево, Мыза, Новинки.

Новостройки первой пятилетки — Дзержинский химкомбинат, автозавод им. Молотова.

Гор. Горький — осмотр города по программе маршрута № 3.

Волга от устья Оки до устья Камы. Основной грузопоток реки — лес (беляны, плоты), нефть.

Чебоксары — столица Чувашской АССР. Казань — столица Татарской АССР. Экскурсия в город. Осмотр кремля, башня Сумбеки, университет, в котором учился В. И. Ленин. Общий облик города, административного, культурного и промышленного центра Татарии.

Камское устье — перевалочная пристань для грузов, идущих с Нижней Волги на Каму и обратно. Репинский пейзаж «Бурлаки» (от горы ниже пристани Камское устье).

Ландшафты Нижней Камы — Сентяк, Красный ключ, Елабуга, Тарловка, р. Белой — Гусиное горло и Соловьиное горло.

Хлебные пристани Камы и Белой: Чистополь, Челны (элеватор), Дюртюли, Топорнино.

Жизнь и быт чувашей, марийцев, татар и башкир; об'екты наблюдения — на попутных пристанях и пароходе.

Уфа — центр Башкирской АССР. Общее знакомство с городом. Дворец труда и искусства. Парк. Случевская гора. Башкирский краевой и государственный художественный музеи. Осмотр отдела Башкирии. Экскурсия на р. Дему, описанную Аксаковым. Уфа в эпоху гражданской войны (железнодорожный мост через Белую, один из пролетов которого был взорван колчаковцами). Экскурсия по р. Уфимке на строительство моторного завода.

№ 2.

Маршрут Москва — Горький — Ярославль (Москва-река, Ока, Волга)

Продолжительность 7—10 дней.

Направление: Москва — Горький — Ярославль.

Обязательные пересадки: Горький.

Цель маршрута — дать возможность лицам, не могущим полностью использовать свой отпуск в путешествии на пароходе, провести несколько дней в условиях речной поездки и ознакомиться с центром Поволжья — г. Горьким.

Экскурсия отправляется из Москвы пароходом до Горького по маршруту № 1.

Город Горький. Остановка на сутки или двое, в зависимости от того, поедет ли турист на автозавод и в «Красное Сормово», или ограничится только осмотром города. Осмотр Горького и заводов по программе маршрута № 3.

От Горького до Ярославля пароходом. В пути внимание туриста привлекут Балахна — бумажный и целлюлозный комбинат в Правдинске (ниже Балахнинской пароходной пристани), ГорГРЭС, Унжа — река лесов (плоты, соймы, унжаки).

В зависимости от стоянки парохода беглый осмотр Кинешмы — речной порт Иванова, текстильных фабрик. Волга от Кинешмы до Костромы. Волжская Швейцария — Плес.

Кострома. Общий облик города с борта парохода — видны парк культуры и отдыха, памятник В И. Ленину, новая электростанция, антирелигиозный музей.

Ярославль — историческая экскурсия по городу. Поездка на «Красный Перекоп», резино-асбестовый комбинат, автозавод.

В Ярославле экскурсия заканчивается.

№ 3.

Маршрут Волжский — обычный (р. Волга)

Продолжительность 14—18 дней, в зависимости от остановок в пути и линии парохода.

Направление: Горький — Астрахань; Астрахань — Саратов. Маршрут беспересадочный.

Маршрут предназначается главным образом для тех, кто хочет получить здоровый отдых и использовать свой отпуск в поездке на волжском пароходе.

Основные установки маршрута — общее ознакомление с магистральной частью Волги: Горький — Астрахань.

Во время поездки турист видит новые гиганты индустрии, даже с борта парохода (завод крекинг в Саратове, тракторный в Сталинграде, судоверфь в Красноармейске и т. д.).

Горький — центр Поволжья. Крупнейший речной порт СССР. Производственные и исторические экскурсии по городу проводятся самостоятельно или с помощью краевого совета ОПТЭ (Варварка, д. 3), который организует экскурсии по городу ежедневно.

Канавино — дворец культуры, рабочие кварталы, Ленинский городок. Экскурсия на автозавод им. Молотова пароходом местной Окской линии. Осмотр завода «Красное Сормово» — судостроительной верфи (поездки в Сормово трамваем, автобусом или пароходом).

В пути, в зависимости от остановок парохода, осмотр Казани, Ульяновска, Куйбышева, Саратова, Сталинграда.

Казань — поездка в город, осмотр кремля (Сумбекина башня), университет, в котором учился В. И. Ленин.

Ульяновск — при длительной стоянке парохода

осмотр города и экскурсия по ленинским местам по маршруту № 4.

Куйбышев — общее знакомство с городом. Новое строительство.

Саратов — Радищевский музей, дом-музей им. Чернышевского. На обратном пути — осмотр завода комбайнов. В Сталинграде экскурсия на тракторный завод им. Дзержинского. На обратном пути осмотр соцгородка.

Астрахань — общий осмотр города. Поездка по порту. Осмотр консервного комбината Госрыбтреста. Краевой музей. Догадинская картинная галлерея. Поездка в Тинаки, осмотр грязелечебницы, соленого озера. Экскурсия в Черепаху — колхозное бахчеводство, осмотр виноградников.

Из указанных об'ектов осмотра турист имеет возможность выбрать его интересующие, ознакомившись с ними заранее по литературе (напр. об автозаводе, тракторном заводе и пр.).

№ 4.

Маршрут Волжский — центральный (р. Волга)

Продолжительность 8 дней; с Жигулевской «кругосветкой» 10—12 дней.

Направление: Горький — Куйбышев.

Маршрут знакомит туриста с центральной частью Волги от Горького до Куйбышева. В пути осмотр Горького, Казани, Ульяновска, Куйбышева. В Казани и Ульяновске желательны остановки.

В Ульяновске экскурсии по ленинским местам. Осмотр: 1) дома, где родился В. И. Ленин (ул. 25 Октября, 15), 2) гимназия, в которой учился В. И. (уг. Коммунистической и Советской ул.), ныне рабфак им. Ленина, 3) дома, в котором протекали гимназические годы В. И. (ул. Ленина, 48), ныне здесь музей им. Ленина.

От Ставрополя до Куйбышева турист видит живописнейшую часть Волги — Жигулевские горы.

Из Куйбышева экскурсия в Печорское, откуда турист совершает часть жигулевской кругосветки, проходит р. Усой — будущим каналом Большой Волги.

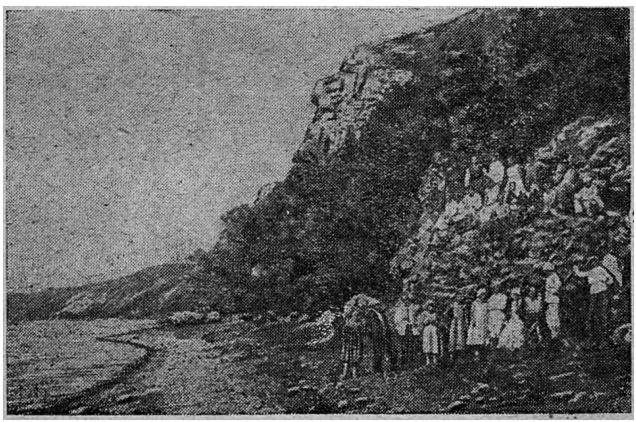
Из Печорского до Переволок — по берегу Волги; по пути — деревня Образцовое, от Печорского до Переволок 1½ ч. ходу. Из Переволок по Усе лодкой до устья Усы и далее по Волге до Куйбышева. Лодочное путешествие можно начать и из Куйбышева по Волге до Переволок.

На Усе знакомство с работами Волгостроя.

Берега Усы — Семибратские горы, овраги Водяной, Рязанский.

Остановка на Усе в Березовке. Село Жигули, экскурсия в совхоз «Свиновод», на Молодецкий курган.

На Волге остановки в Отважном, Морквашах, Ширяеве, Царевокурганском (предполагаемое место



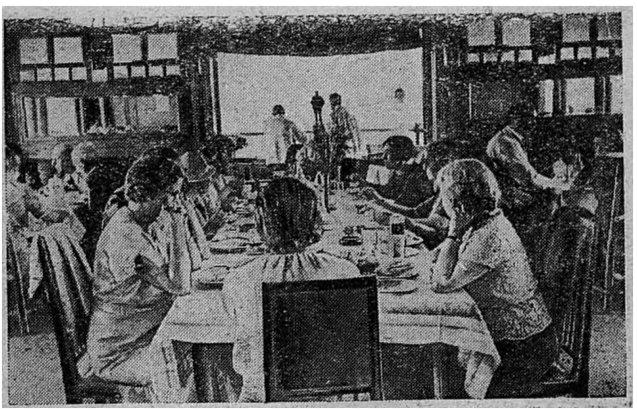
Экскурсия в Жигулях.

постановки плотины), Кр. Глинке. Экскурсии по Жигулям.

Туристы, едущие на пароходах пассажирской или почтовой линий, на обратном пути своей поездки из Астрахани могут совершить кусочек «кругосветки», не делая остановок в пути.

Оставив свои вещи на пароходе, турист сходит в Печорском.

Пока пароход идет в Куйбышев и далее до Ставрополя, т. е. всего около 15—18 часов, туристы совершают следующую экскурсию: из Печорского до Переволок по берегу Волги пешком. В Переволоках привал. Остановка в селе (2 часа). Из Переволок на Усу пешком по Усинской пойме, имея справа и слева ряд красивых пейзажей, параллельно реке. После ряда бараков (оврагов) — Водяной, Рязанский и др., у Жукова барака, где имеется источник ключевой воды, нужно повернуть



Столовая парохода скорой линии Горький—Астрахань „Коммунистка".

вместе с дорогой вправо. Река Уса уходит влево к Березовке и далее к Усинскому кургану. От Жукова барака справа и слева идут пшеничные поля, вдали виднеются постройки Жигулевского совхоза. Повернув влево, минуя совхоз, который остается с правой стороны, турист спускается к с. Жигулям, где привал, остановка на час.

Пешеходный переход от Переволок до с. Жигули с остановками в пути и купаньем в Усе, как показала практика (массовки Ленинградского дома печати и ряда других экскурсий), займет около 4 часов. После привала в с. Жигулях Жигулевской Трубой, минуя справа пчельник, гору Лепешку, нужно итти к перевозу, что займет примерно час. Переезд от перевоза до ставропольской пристани на моторном баркасе или лодке займет также не более часа. Итого весь путь с остановками и привалами от пристани Печорское до пристани Ставрополь — 11 часов. Если воды на Усе будет достаточно, то из Переволок вместо пешеходной экскурсии можно совершить лодочную, взяв лодку у кого-либо из местных колхозников. Лодочный переход от Переволок до пристани Ставрополь — 5 часов, весь путь укладываются в 9 часов.

Пароходы пассажирской линии идут это расстояние по пути из Астрахани в Горький, т. е. вверх по Волге, в каковом направлении и рекомендуется совершить этот маршрут, 17 часов, почтовой линии — около 15 часов.

№ 5.

Камско-Волжский маршрут (Кама—Волга)

Продолжительность 10—12 дней, в зависимости от остановок в пути.

Направление: Пермь, Камское устье, Астрахань,

Волжско-Камский маршрут введен как беспересадочный маршрут пассажирской линии Пермь — Астрахань. Предназначается для Урала и Сибири. Может быть составной частью маршрута Кама — Волга — Черноморское побережье; Кама — Волга—

Крым; Кама — Волга — Минеральные воды через Сталинград. Маршрут дает возможность сибирякам и уральцам ознакомиться с Нижней Волгой и смешанным путем (пароход и железная дорога) совершить поездку в Крым и на Кавказ.

При остановках в пути осмотр Ульяновска, Куйбышева, Саратова, Сталинграда и Астрахани по программе маршрута № 3.

№ 6.

Маршрут Волжско-Камский (Волга — Кама).

Продолжительность 14—17 дней, в зависимости от остановок в пути.

Направление: Рыбинск — Горький — Пермь — Березники — Соликамск. Обязательная пересадка в Перми.

Маршрут знакомит туриста с водным путем, соединяющим Горький — центр Поволжья—с Уралом.

В пути осмотры Рыбинска, Ярославля, Костромы, Горького и Казани.

От Рыбинска до Перми — пароходом беспересадочной почтовой линии. В пути по Каме знакомство с попутными пристанями. Чистополь — крупная хлебная пристань. Соколки — устье р. Вятки, Красный Ключ — совхоз, дом отдыха водников, Елабуга, Челны (элеватор).

Ландшафты Камы на участке Челны — Тихие горы: Богатый лог — одно из красивейших мест на Каме. Тарловка (дачное место). Ижевка — Ижевский минеральный источник (санаторий, место летнего отдыха). Устье Белой, Сарапул (его промышленное значение, как центра Среднего Прикамья). Раскольников (быв. Гольяны) — его роль и значение в эпоху гражданской войны (бои Волжско-Камской флотилии под командой т. Раскольникова с колчаковцами). Краснокамск — новый город, крупнейший комбинат бумажно-целлюлозной промышленности.

Пермь — осмотр города. Остановка на сутки.

Музеи. Деревянная скульптура (в художественном отделе). Экскурсия на сепараторный завод, единственный в СССР.

От Перми до Березников пароходом местной линии, устье р. Чусовой (водная артерия, по которой сплавляются в Каму металлы с уральских горных заводов, в будущем составная часть Урало-Кузбасской водной магистрали).

Березники — Березниковский химкомбинат им. К. Ворошилова; осмотр заводов, вступивших в строй, теплоэлектроцентраль, крупнейшая водонасосная станция, соцгородок. Поездка в Соликамск. Калий и его разработка.

Маршрут в обратном направлении может быть закончен в Перми, откуда поездом в Свердловск; экскурсия по Уралу.

№ 7.

Из Балтийского моря в Каспийское

(Мариинская водная система, Волга)

Продолжительность 20—25 дней, в зависимости от остановок в пути.

Направление: Ленинград — Вознесенье — Чайка — Рыбинск — Астрахань.

Обязательные пересадки: Вознесенье, Чайка, Рыбинск, Горький.

Маршрут представляет значительный интерес для массового туриста: он знакомит его с Мариинской водной системой, занимающей среди искусственных водных систем СССР первое место, и Волгой в ее магистральной части Рыбинск — Астрахань.

Мариинская система — головной участок водной магистрали Ленинград — Астрахань. Поездка на пассажирском пароходе знакомит туриста с системой, условиями плавания по ней, шлюзами, нефтяным конвейером.

Из пристаней до Чайки представляет интерес Шлиссельбург, у начала Невы. Политическая тюрьма царской России. Место казни Александра Ульянова (брата В. И. Ульянова-Ленина). Музей.

Далее Свирьстрой (Свирская электростанция).

От Вознесения до Чайки — основной участок системы (шлюзы).

Белоозерск — один из старинных городов СССР.

От Белоозерска по каналу до Чайки и далее по Шексне до Рыбинска.

Волга. Рыбинск. Осмотр города. Слип.

От Рыбинска до Ярославля — один из красивейших участков Волги (Семеновское, Первомайск, Тутаев, Устье и др.). Песочное (фарфоро-фаянсовая фабрика), Тутаев (льняная мануфактура, опытная зоотехническая станция), Константиново (нефтеобрабатывающий завод Союзнефти).

Ярославль. От Ярославля до Астрахани маршрут идет по программе маршрутов №№ 2 и 3.

№ 8

Маршрут Москва — Архангельск (рр. Москва, Ока, Волга, Шексна, Северо-Двинская система, Вологда, Сухона, Вычегда и Северная Двина).

Продолжительность: от Москвы до Архангельска — 13 суток, от Архангельска до Москвы — 15 суток.

Со спадом воды на р. Сухоне маршрут устанавливается до Вологды.

Продолжительность от Москвы до Вологды — 9 суток.

Маршрут беспересадочный.

С навигации 1935 г. открыта сквозная беспересадочная линия Москва — Архангельск, первая в СССР специальная пароходная экскурсионная линия.

Пароходы этой линии идут по специально составленному расписанию. В ряде пунктов (Спасск,

Уголок салона парохода экскурсионной линии Москва—Архангельск „Ян Рудзутак"

Балахна, Плес и др.), где обычно пассажирские пароходы имеют незначительную остановку, пароходы экскурсионной линии Москва — Архангельск, в виду интереса этих пунктов для туристов, имеют длительные остановки (от 1 часа до 2 часов). Возвращаясь из Архангельска, пароходы специально для экскурсий заходят в Холмогоры (остановка 5½ час.) и в Вычегду для осмотра Сольвычегодска — место ссылки тов. Сталина — остановка 4 часа.

Москва — Архангельск — новый туристский речной маршрут, протяжением в 3408 км, является величайшим в Европе.

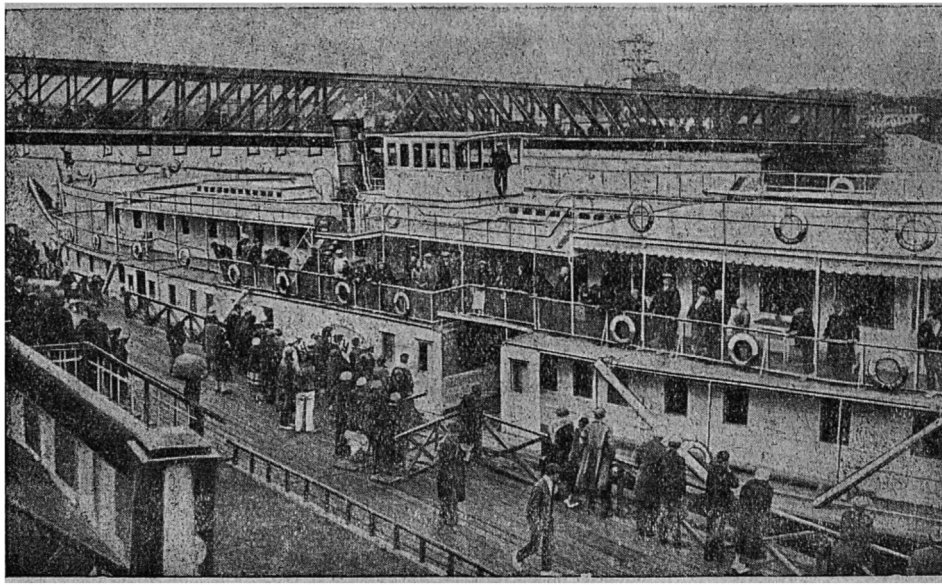
Он охватывает Москву-реку, Оку, Волгу, Шексну, часть Мариинской водной системы, Северо-Двинскую систему, рр. Вологду, Сухону, Северную Двину.

Пароходы линии Москва — Архангельск имеют только два мягких класса— I и II. Они нигде никаких пассажиров не берут, заполняются исключительно туристами и экскурсантами по особым путевкам, получаемым от ОПТЭ.

Все помещения двух этажей парохода отведены исключительно для экскурсантов и туристов, которые имеют на этих пароходах особый стол, ванны, души, парикмахерскую, комнату отдыха, салоны, столовые, специального руководителя, физкультурника, врача, обширные, широкие палубы для прогулок и отдыха. Ни грамма груза в пути, ни одного случайного пассажира. Все для туриста, все для экскурсанта — таково назначение этой линии.

Маршрут Москва — Архангельск, обставленный таким образом, явится действительно образцовым маршрутом по тому максимуму удобств, которые он дает туристу. Расписание этого маршрута составлено так, что все места, пройденные в одном направлении ночью, в обратном направлении проходятся днем.

Руководитель, едущий на пароходе, ознакомит пассажиров со всем тем, что они увидят по пути;



Пароход экскурсионной линии Москва—Архангельск „Ян Рудзутак".

длительные остановки на пристанях дадут возможность осмотреть попутные города, новостройки, совхозы и пр. Часть остановок будет использована для купаний в реке.

Географически маршрут Москва — Архангельск охватывает настолько разнообразные районы, что по своему содержанию он является одним из интереснейших в СССР. Турист знакомится не только с реками Волжского бассейна: Москвой-рекой, Окой, Волгой, центром Поволжья, крупнейшим речным портом СССР — г. Горьким, его заводами всесоюзного значения (автозавод, бумкомбинат), но и с Мариинской системой, связывающей Волжский бассейн с Балтийским и Белым морями; Северо-Двинской системой, соединяющей Волжский и Северо-Западный бассейны с Вологдой, рр. Сухоной, Вычегдой (заход в Сольвычегодск), Северной Двиной, своеобразной северной природой, бытом и экономикой севера (лес, лесосплав), памятниками деревянного зодчества (Великий Устюг) и, наконец, с крупнейшим портом Белого моря — всесоюзной «лесопилкой» — Архангельском.

№ 9.

Маршрут Волго-Донской (Волга — Дон)

Продолжительность от 12 дней в зависимости от остановок в пути.

Направление: Горький — Сталинград пароходом, Сталинград — Калач (Донская) поездом, Калач (Донская) — Ростов пароходом.

Обязательные пересадки: Сталинград, Калач.

От Горького до Сталинграда путь идет по маршруту № 3. В Сталинграде остановка.

Сталинград — промышленный и административный центр Сталинградского края. Тракторный завод им. Ф. Дзержинского, лесозаводы, судостроительная верфь в Красноармейске. Осмотр указанных об'ектов

займет двое суток. Сталинград — Калач поездом. Из Калача до Ростова пароходом беспересадочной сквозной линии Калач — Ростов (в линии новые двухэтажные пароходы «Москва», «Волга-Дон» и др.).

Река Дон. Жизнь на пристанях. Экономика. Быт. Виды.

Гор. Ростов — общее знакомство с городом. Порт. Сельмаш. При увеличении продолжительности маршрута на двое суток — экскурсия в совхоз «Гигант» — крупнейшее в мире зерновое хозяйство.

№ 10.

Маршрут Поволжье — Северо-Двинский край

Продолжительность — 21 день.

Направление: Москва — Горький — Ярославль пароходом; Ярославль — Вологда железной дорогой; Вологда — Котлас пароходом; Котлас — Киров поездом; Киров — Соколки — Казань пароходом.

Обязательные пересадки: Горький, Ярославль, Вологда, Котлас, Киров, Соколки.

Маршрут — комплексный, знакомит туриста с рядом рек Волжского бассейна (Москва-река, Ока, Волга, Вятка, Кама) и основными реками Северо-Двинского бассейна (Сухоной и Северной Двиной).

От Москвы до Ярославля путь идет по маршруту № 2, от Ярославля до Вологды — поездом Северной жел. дороги. Вологда — осмотр города, экскурсия в Вологодский молочно-хозяйственный институт.

От Вологды до Котласа — пароходом, в пути, в зависимости от стоянки парохода, осмотр Великого Устюга.

Котлас — транспортный узел Северо-Двинского бассейна.

От Котласа до Кирова — поездом жел. дороги.

Киров — осмотр города. Экскурсия в краеведческий музей, музей Революции.

От г. Кирова пароходом до Соколок (пароходы одноэтажного типа), где пересадка на камский пароход. Ряд хлебных пристаней нижней Камы (Вандовка, Берсут, Чистополь). Камское устье — узловая пристань Волжского бассейна.

Конечный путь маршрута — Казань.

№ 11.

Маршрут Москва — Ленинград водным путем (рр. Москва, Ока, Мариинская водная система).

Продолжительность — 12 дней.

Направление: Москва — Горький — Рыбинск — Чайка — Вознесенье — Ленинград пароходом.

Обязательные пересадки: Горький, Рыбинск, Чайка, Вознесенье.

Маршрут исключительно интересен. Он связывает столицы Союза — Москву и Ленинград водным путем.

Путь от Москвы до Ярославля по маршруту № 2. От Ярославля до Ленинграда по маршруту № 7.

№ 12.

Маршрут Озеро Селигер — Верхняя Волга.

Продолжительность: 7 дней.

Направление: Осташков — Полново (пароходом). Осташков — Свапуша (пароходом).

Маршрут знакомит туриста с озером Селигер — истоком Волги — и верхневолжскими озерами. В Осташков поездом из Ленинграда или Москвы — через Бологое.

Из Осташкова пароходом полновским плесом до Полнова и березовским плесом до дер. Свапуща, откуда пешком 18 км через деревни Костылево и

Алексеевку, к истоку Волги — к дер. Волгино-Верховье.

От Волгина-Верховья до озера Стерж пешком. Далее до Бейшлота лодкой, откуда до Селижарова, по Селижаровке обратно в Осташков.

№ 13.

Маршрут Волжско-Ветлужский (пароходо-лодочный) (рр. Москва, Ока, Волга, Ветлуга и Керженец).

Продолжительность — 21 день, с остановками в Горьком, Козьмодемьянске, в с. Владимирском.

Направление: Москва — Горький — Козьмодемьянск — Воскресенское пароходом; Воскресенское — Владимирское пешком, Владимирское — Хахалы пешком, Хахалы — Макарьев лодкой, Макарьев — Горький пароходом.

Обязательные пересадки: Горький, Козьмодемьянск, Воскресенское, Владимирское, Хахалы, Макарьев (пристань Исады).

От Москвы до Горького путь идет по маршруту Москва — Уфа (см. маршрут № 1). В Горьком — осмотр города. Экскурсия на автозавод им. Молотова, Балахнинский бумкомбинат им. Дзержинского и на завод «Красное Сормово».

Маршрут знакомит туриста с лесными реками Ветлугой и Керженцем, с разработкой и заготовкой леса, сплавом его на плотах, соймах и белянах. В пути от Горького до устья Ветлуги осмотр Козьмодемьянска. Экскурсия в музей. Быт и экономика марийцев.

Пароходом по Ветлуге («Река играет» В. Г. Короленко). Экскурсия на озеро Светлояр, экскурсия в Оленин скит («В лесах» П. И. Мельникова-Печерского).

Хахалы — знакомство с современной деревней Горьковского края. В Хахалах можно заказать или

приобрести готовую лодку для экскурсии по р. Керженцу.

Лодочная экскурсия по Керженцу среди вековых лесов. Ознакомление с современным лесным хозяйством и эксплоатацией лесных богатств Горьковского края. Заготовка леса для экспорта. Кордоны.

Старый Макарий. От Исад до Горького — пароходом.

Примечание. Маршрут составлен по пути В. Г. Короленко, совершившим поездку на Ветлугу и Керженец в 1889 г. Обратно по Керженцу В. Г. ехал от Быдревки (выше Хахал).

По Ветлуге рекомендуется ехать на пароходе не позднее конца июня. Позже движение пароходов прекращается из-за мелководья, возобновляясь лишь в конце августа и даже в начале сентября.

№ 14.

Маршрут Бельский (пароходо-лодочный)

Продолжительность 15 дней.

Направление: Белорецк — Стерлитамак — Уфа.

Обязательные пересадки: Стерлитамак.

От Белорецка до Стерлитамака — лодкой. На этом участке Белая дает целый ряд изумительных по своему содержанию картин, она поражает туриста целым рядом эффектных контрастов. Геолог, гидролог, этнограф найдут здесь для себя богатый материал.

Красотой и величием своих скал, по местному «камней», она превосходит Чусовую, излюбленную реку туристов-лодочников.

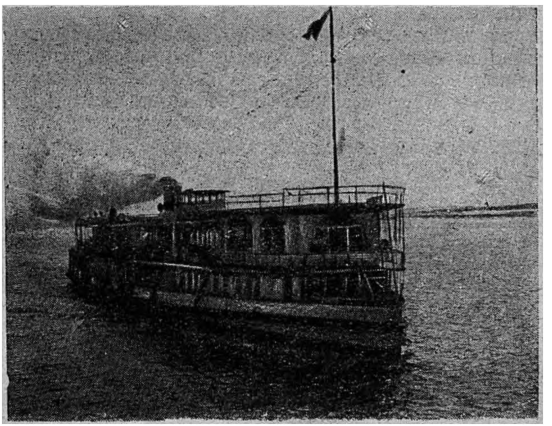
От Стерлитамака до Уфы пароходом. Пароход вниз по реке, с остановками в 7 пунктх, идет 22 часа; а вверх — 48 часов, что характеризует быстроту течения.

№ 15.

Маршрут Великий Северный (пароходо-лодочный). (рр. Моска-река, Ока, Волга, Кама, Печора (Баренцово море), Северная Двина, Сухона, Северо-Двинская и Мариинская системы).

Продолжительность от 50 до 60 дней, в зависимости от остановок в Горьком, Казани, Перми, Нарьян-Маре, Архангельске, Вологде и от согласованности рейсов речных пароходов (по Печоре) с морскими.

Направление: Москва — Горький — Пермь — Чердынь — Корепино пароходом, Корепино — Якша пешком или лошадью, Якша — Троицко-Печорское лодкой, Троицко-Печорское — Нарьян-Мар пароходом; Нарьян-Мар — Архангельск парохо-



Пароход скорой линии Горький — Астрахань „Чичерин".

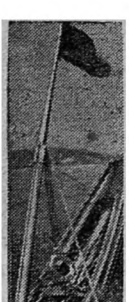
дом, Архангельск — Вологда — Топорня — Чайка — Вознесенье — Ленинград пароходом.

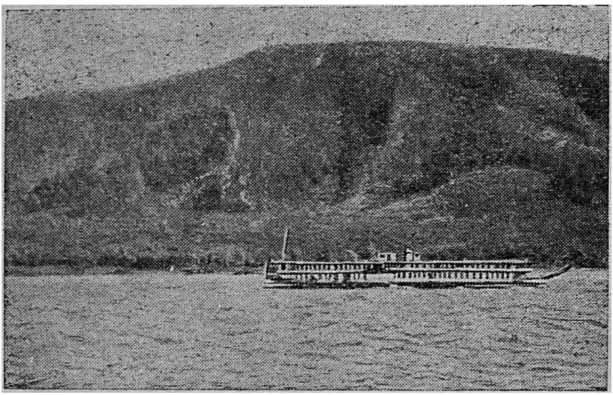
Обязательные пересадки: Горький, Пермь, Чердынь или Коренино (в зависимости от линии парохода), Якша, Троицко-Печорское, Усть-Уса, Нарьян-Мар, Архангельск, Котлас, Вологда, Топорня, Чайка, Вознесенье.

Выполнение маршрута представляет некоторые трудности на участке Чердынь — Архангельск (пешеходные переходы, отсутствие согласованного расписания речных пароходов на Печоре с морскими и проч.).

По своему содержанию маршрут исключительно интересен, дает богатый материал для ознакомления с северными реками Союза.

Грандиозный проект Камо-Печорского водного пути, нетронутые лесные массивы Печоры, богатые луга, интересный этнографический материал (зыряне, ненцы), оленеводческие совхозы, переезд на морском пароходе до Архангельска, Архангельск (всесоюзная база лесной промышленности, главный порт Белого моря), поездка на северо-двинских пароходах до Вологды, Северо-Двинская, Мариинская система — все это дает туристу новые знания и новый интерес к изучению Севера.





И. И. Феденко

МАРШРУТНЫЕ ОПИСАНИЯ

ВОЛГА

Общий обзор

Волга — одна из величайших рек мира, крупнейшая водная магистраль Союза.

Ее народно-хозяйственное значение в экономическом развитии страны исключительно велико.

На Волге в годы первой пятилетки построены в Ярославле резино-асбестовый комбинат и завод синтетического каучука; в Балахне — целлюлозно-бумажный комбинат и электростанция (ГорГРЭС) мощностью в 200 тыс. квт; в Горьком — гигант-автозавод (в низовьях Оки); в Саратове — крупнейший завод комбайнов и завод щелочных

аккумуляторов, единственный в СССР, один из крупнейших в мире; в Сталинграде — тракторный завод, первенец тракторной промышленности в Союзе, судостроительная верфь в Красноармейске (ниже Сталинграда); в Астрахани — рыбно-консервный комбинат, слип для ремонта судов.

Ряд фабрик и заводов коренным образом реконструированы.

Новые электростанции в Балахне (близ Горького), Казани, Куйбышеве, Саратове, Сталинграде уже сейчас ярко освещают берега Волги. Рабочему, колхознику, служащему, едущим по Волге, надолго запомнится исключительная по красоте картина цементных заводов в Вольске или Сталинграде, освещенных яркой полосой многих тысяч «лампочек Ильича».

Детально разработанная, поставленная во весь рост с большевистской смелостью еще в начале первой пятилетки реконструкция Волжского бассейна в настоящее время уже реализуется. Строится канал Волга — Москва, на очереди Волго-Донской канал. Приступлено к энергетическому использованию Волги путем устройства целого ряда мощных гидроэлектростанций (подробно об этом смотри статью проф. Чаплыгина «Проблема Большой Волги»). Ленинская идея электрификации, ленинские слова «Коммунизм — это советская власть плюс электрификация всей страны» находят здесь на Волге живое воплощение в громадных размерах.

Волга — мощный водный путь, соединяющий уже сейчас три моря — Балтийское, Белое и Каспийское, а в недалеком будущем и Черное и Азовское моря.

Длина Волги — 3746 км. Притоков Волга имеет около 300. Общее протяжение всех рек Волжского бассейна — 82,7 тыс. км. Из этого количества 17,5 тыс. км судоходных (Волга, Ока, с Москвой-рекой и Клязьмой, Кама с Вяткой, Белой и Уфой, Молога, Шексна, Кострома, Унжа, Сура, Ветлуга и Иргиз) и 38,5 тыс. км — сплавных.

В пределах Волжского бассейна, или Поволжья в широком значении этого слова, расположено $^2/_3$ всех фабрик и заводов Союза, на которых занято более половины всех рабочих страны.

Экономическое значение Волжского бассейна обусловливается исключительно благоприятной экономическо-географической обстановкой.

Наличие на территории Волжского бассейна мощных лесных массивов — свыше 25% общей лесной площади Союза, — фосфоритов в Вятском и Чувашском районах, месторождений калия в Соликамске, залежей соли в районах Нижней Волги, горючих сланцев в Кашпурском и Ундорском районах Куйбышевского края, нефти на Белой в районе Стерлитамака, на Чусовой в Верхнечусовских Городках и в районе Жигулей Куйбышевского края, крупных залежей строительных камней, — все это мощные факторы дальнейшего промышленного развития поволжских городов.

В сельскохозяйственном отношении северная часть Поволжья (Московская, Ярославская и Ивановская области, Горьковский край и районы Свердловской области, выходящие на Каму) перестает быть потребляющим районом; на юге расположены сельскохозяйственные районы с большими товарными излишками зерновых культур.

Вторая пятилетка резко меняет лицо Поволжья. Горьковский край стал одним из крупнейших центров машиностроения. Куйбышевский край из отсталого, почти исключительно аграрного района превратился в мощный аграрно-индустриальный край. Быстрыми темпами развиваются и остальные области и края Поволжья.

На географической карте весь Волжский бассейн имеет форму развесистого дерева, состоящего из двух, идущих друг к другу навстречу, ветвей— Волжской с запада и Камской с востока. После слияния (ниже Казани, за пристанью Камское устье) обе ветви направляются под прямым углом к югу в виде единой могучей реки. В первой своей

половине Волга течет на восток, от Казани круто сворачивает к югу, направляясь к Каспийскому морю. Здесь она протекает вдоль обрывов правой возвышенности, а потом по ровной низменности, лежащей ниже уровня океана.

Большинство притоков впадает в Волгу в верхнем и среднем ее течении. Главные из них, Кама и Ока, сами по себе являются значительными реками с рядом крупных судоходных притоков (у Оки — Москва-река, Клязьма; у Камы — Белая и Вятка).

До встречи с Камой Волга протекает по району хвойных и смешанных лесов. После слияния с Камой Волга идет на юг, в районы с другим климатом, почвой, флорой и фауной. Здесь Волга постепенно становится степной рекой. Кама — ее последний большой приток: ниже в Волгу впадают лишь небольшие речки.

Волга принадлежит к числу рек, имеющих одно половодье (весной), дающее максимальную высоту уровня реки. Высота эта зависит от ряда причин: от количества осадков, выпавших в виде дождя, от состояния влажности земли, на которую выпал снег, от общего количества выпавшего за зиму снега и от того, насколько дружно весной наступила теплая погода.

Воды весенних паводков покрывают отмели. Пароходы тогда идут воложками (протоками), быстрота течения увеличивается, вследствие чего увеличивается и техническая скорость судов. Весной большие пароходы транзитных пассажирских линий Горький — Астрахань идут на Белую за хлебом, везут в Рыбинск цемент из Вольска и другие грузы.

Вследствие выпадающих дождей летом и осенью на Волге также бывают значительные паводки (прибыль воды). Осенние паводки поддерживают судоходство на притоках Волги и ее мелких плесах (Ржев — Калинин, Калинин — Рыбинск), на которых летом в межень прекращается судоходство.

Температура воды на Волге равномерно повышается, вниз по реке. В верховьях температура воды выше температуры воздуха над водой, а в низовьях наблюдается обратное явление.

Продолжительность навигации на Волге и реках Волжского бассейна характеризуется следующей таблицей:

Назван. реки	Назван. пункта	Среднее многолетн. вскрытие	Средний многолетн. ледостав	Средняя продолжительность навигации (в днях)
Волга	Рыбинск	15 — IV	24 — XI	195
Волга	Горький	15 — IV	30 — XI	193
Волга	Куйбышев	14 — IV	5 — XII	195
Волга	Сталинград	5 — IV	14 — XII	214
Волга	Астрахань	16 — III	17 — XII	256
Кама	Пермь	25 — IV	16 — XI	173
Кама	Чистополь	18 — IV	20 — XI	187
Ока	Рязань	11 — IV	21 — XI	207
Вятка	Киров	23 — IV	9 — XI	184

Земная кора Поволжья сложена из горных пород сравнительно молодого происхождения и богата ценными ископаемыми. Среди ископаемых следует отметить залежи строительного камня (Вольские залежи) и кварциты (близ Камышина — Камышинские уши, они видны с борта парохода). Далее фосфориты (Сызрань и Саратовский район), горючие сланцы (Ундоры в Ульяновском районе и Кашпур, ниже пристани Сызрань), торф (Оршинские торфяники на участке Волги Калинин — Кимры, Чернораменские в Горьковском крае), залежи соли самосадочной и в растворе соляных озер (озера Эльтон и Баскунчак — Сталинградский

край). Среди природных ресурсов Поволжья необходимо отметить большие запасы водной энергии, так называемого белого угля. Природные энергетические ресурсы Поволжья, по даным Госплана СССР, определяются по переводе в условное топливо в размере свыше 15 млн. тонн. Возможность одновременного использования водных ресурсов Волги в направлениях энергетическом, транспортном и ирригационном в настоящее время постановлениями правительства и партии реализуется на Волге.

Волга оказывает большое влияние на рельеф местности, по которой она протекает. Этому значительно способствует меридиональное направление ее в среднем и нижнем течении. В местах, где склоны долин отлоги и покрыты растительностью, под верхним слоем почвы не видно, какие породы залегают в глубине. Но там, где Волга подмывает берег, образуется обнажение, являющееся как бы раскрытыми страницами учебника по геологии. Благодаря этим обнажениям очень нетрудно изучить геологическое строение местности.

Едущий по Волге часто будет слышать на пароходе, как один берег называют горным, а другой луговым; на Волге исстари правый берег называют горами — горным берегом, а левый — луговым.

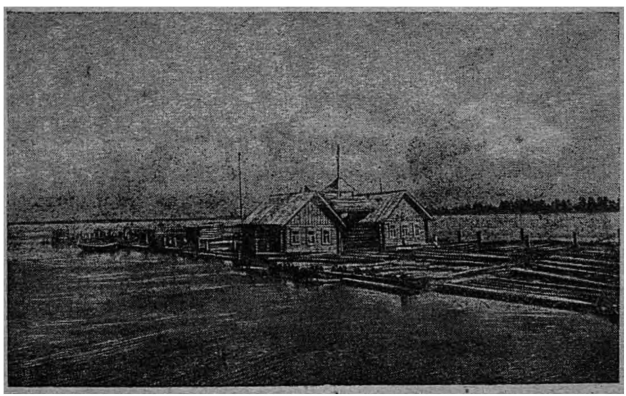
От устья Камы до Сталинграда Волга большей частью течет у подошвы, т. е. у нижней части нагорного берега. Подмывая его, она образует крутые обрывы и оползни: от высоты берега зависит и глубина реки, чем выше и отвеснее берег, тем значительнее и глубина. Наоборот, низкий берег, почти всегда имеет около себя отмель. Наибольшая глубина фарватера Волги—ниже устья Камы.

На огромном своем протяжении Волга поражает своей мощью, простором и величием. Красота, разнообразие береговых ландшафтов Волги удивительны. Каждый плес (участок) Волги имеет свои ландшафтные особенности. На верхнем плесе Волга —

небольшая река, но и здесь есть ряд красивых местностей (Ржев, Зубцов, Старица, Калинин, Углич); на среднем плесе (от Рыбинска) берега крайне разнообразны и живописны. Этот участок реки считают одним из наиболее красивых на Волге. Далее, за Горьким, река расширяется, становится мощной магистралью.

Волжский бассейн — крупнейший равнинный бассейн на земном шаре. Основная река бассейна— Волга — в отличие от других крупных рек впадает не в открытое море, а в соленое озеро Каспий, лежащее ниже уровня океана.

Климат Поволжья по преимуществу континентальный. Он отличается от соответственных широт Западной Европы большей суровостью и значительной неровностью. Районам Волги, восточным в особенности, свойственна большая разница температур для лета и зимы. Начиная от Казани и далее вниз по Волге, усиливается недостаток влаги, ко-



Плоты на Волге.

торый приводит часто к засухе в Среднем и Нижнем Поволжье.

Для Волги характерна Приволжская возвышенность, идущая от Горького до Сталинграда. В Приволжской возвышенности обращают внимание туриста Жигулевские горы. Начинаясь близ Ставрополя, они тянутся почти до самого Куйбышева (описание Жигулевских гор см. стр. 67). Ниже Камышина нагорный берег Волги постепенно понижается, заканчиваясь малозаметной возвышенностью, которая отделяет волжское русло от долины Дона.

Лесная площадь Волжского бассейна занимает 42 млн. га, что составляет свыше 25% всей лесной площади Союза.

Волга от истока до Казани проходит через зону смешанных хвойно-лиственных лесов. Лесные массивы здесь расположены главным образом в Костромском Заволжье, на Унже, Ветлуге и на Б. и М. Кокшагах и других реках. Плоты с этих рек, а весной и беляны, не раз будут привлекать внимание едущих по Волге.

Далее идет лесостепная зона по правому берегу до Саратова и по левому — до Куйбышева. Эта зона характеризуется большим количеством летних дней и меньшим количеством осадков. Южнее этих границ лесостепная зона уже переходит в открытую степь.

Ниже, вплоть до моря, районы Волги лежат в полупустыне. Здесь, чем далее на юг, тем более нарастают пустынные мотивы. Только заливные пространства в районе Ахтубы (главный рукав дельты Волги) представляют собой луговую террасу, шириной до 40 км, при длине почти в 500 км. Пойма и дельта Волги дают лучшие сорта арбузов и дынь (кондитерский сорт). Здесь также растут абрикосы, айва, персики; из овощей — помидоры, баклажаны. С 1931 г. на Нижней Волге (Енотаевский и Астраханский районы) начаты посевы хлопчатника.

Рабочий, колхозник, служащий, туристы, едущие на волжском пароходе, с палубы увидят, как из районов лесной и фабрично-заводской промышленности они в'едут в полевые районы. Здесь на пристанях массами грузят хлеб и отправляют его вверх по Волге в крупные центры СССР.

На Нижней Волге сконцентрирована рыбная промышленность и добыча соли. В низовьях Волги и в опресняемых ею водах Каспийского моря — обильные уловы рыбы основных массовых пород — воблы и сельди. Ловятся здесь также ценные сорта красной рыбы — белуга, осетр, севрюга, шип и стерлядь. Волго-Каспийский рыболовный район дает более половины рыбного улова всего Союза.

В юговосточной части Сталинградского края расположены два крупнейших соляных озера — Эльтон и Баскунчак. Добыча соли производится главным образом в Баскунчаке, соединенном железнодорожной линией с пристанью Владимировка (ниже Сталинграда). Запасы соли в этом озере достигают 4 млрд. тонн. Ежегодно добывается свыше 500 тыс. тонн.

Волга — важнейшая транспортная магистраль Советского Союза. На ней совершается транспортная работа большая, чем на какой-либо другой реке мира. По мощности своих перевозочных средств (паротеплоходы в 1200 инд. сил, нефтеналивные суда, вместимостью в 12 тыс. тонн) Волга занимает в мировом речном судоходстве первое место.

По характеру перевозок Волга является транзитным водным путем. Основные грузы на Волге — нефть, лес, хлеб, соль, рыба, цемент, хлопок.

Рост народного хозяйства Поволжья находит свое отражение и в грузообороте бассейна.

Волжский бассейн включает в себя пять пароходств: Верхневолжское, Средневолжское, Нижневолжское, Камское и Московско-Окское.

Все эти пароходства входят в Волжско-Камское Центральное управление речного транспорта Наркомвода.

Границы этих пароходств:

Верхневолжского — р. Волга от истоков до Козловки включительно с притоками, кроме рр. Оки, Мологи и Шексны;

Средневолжского—р. Волга от Козловки исключительно до Камышина с притоками, кроме Камы;

Нижневолжского — р. Волга от Камышина включительно до пристани Бертюль (по Бахтемировскому рукаву) включительно и дельта р. Волги;

Камского — р. Кама от истоков до устья со всеми притоками.

Московско-Окского — р. Ока от истоков до устья со всеми притоками.

Железные дороги подходят к Волге в следующих пунктах: у ст. Пено, в Селижарове (Моск. Балт.-Бел. ж. д.), в Ржеве, Зубцове, Старице (Ржевская ветка Моск. Бел.-Балт. ж. д.), в Калинине (Октябрьская жел. дор.), в Савелове, Калязине (Северн. ж. д.), у пристани Волга (Октябрьская ж. д.), в Рыбинске (Северн. и Октябрьск. ж. д.), в Тутаеве (ветка из Чебакова Северн. ж. д.), Всполье, Ярославле, Костроме, Кинешме (Северн. ж. д.), Горьком (Моск.-Курск., Моск.-Казанская и Северная ж. д.), Казани (Моск.-Казанск. ж. д.), Ульяновске, Куйбышеве и Батраках (Самаро-Златоустовская ж. д.), Сызрани (Западная и Моск.-Казанск. ж. д.), Вольске, Саратове, Увеке, Энгельсе и Камышине (Рязано-Уральск. ж. д.), Сталинграде (Юго-Восточн. ж. д.), во Владимировке и Астрахани (Рязано-Уральск. ж. д.).

Железнодорожные мосты пересекают Волгу в следующих пунктах: у ст. Пено, в Селижарове, Ржеве, Калинине, Калязине, у ст. Волга, в Ярославле, Костроме, Горьком, Казани, Ульяновске, Батраках, Саратове.

Коренная реконструкция Волжского бассейна, грандиозные масштабы нового строительства делают поездки по Волге исключительно интересными и содержательными.

Сотни тысяч экскурсантов и туристов едут на Волгу посмотреть то новое, что создано и создается здесь рабочим классом СССР.

Летом туристы увидят на Волге многочисленные партии проектировщиков, изыскателей, строителей, раскинувших свои палатки и в яблоневых садах ниже Горького, и в Жигулях, и на бахчах Камышина.

Волжские города растут, всюду идет непрерывная стройка, сопровождаемая бурным ростом населения.

Еще в 1920 году в Сталинграде было населения 90 тыс. чел. За 10 лет население возросло до 267 тыс., а в настоящее время оно превышает 400 тыс. чел. Население Горького за годы революции возросло со 160 тыс. до 550 тыс. человек. Многие волжские города за время существования советской власти превратились в крупнейшие культурные центры СССР.

Новые вузы, дворцы культуры, выстроенные даже в небольших бывших уездных городах, показывают культурный рост Волги.

Для туриста представляют интерес жизнь и быт автономных республик и областей, расположенных по берегам Волги: Татарская АССР, Чувашская АССР, Марийская автономная область, АССР немцев Поволжья и Калмыцкая АССР.

Угнетенные при царизме национальности, отсталые ранее районы превратились в настоящее время в цветущие национальные республики и области.

Колонизация Поволжья начинается с XI века (Верхняя Волга и Ока). С середины XVI века, с момента падения Казанского (1552 г.) и Астраханского (1556 г.) царств, на всем протяжении Волги заканчивается массовая славянская колонизация.

Волга—родина В. И. Ленина. Здесь прошли его детские и гимназические годы.

История революционного движения, главные этапы гражданской войны тесно связаны с Волгой. На Волге героическая Красная армия под руко-

водством тт. Сталина и Ворошилова нанесла решительный удар деникинщине, приостановив наступление белых и начав быстрое продвижение вниз по Волге.

На Волге родились и выросли крупнейшие художники слова — Горький, Некрасов, Гончаров, Островский и многие другие.

Местом действия ряда крупных произведений указанных писателей была Волга («Фома Гордеев», «Мать», «На дне» Горького, «Обрыв» Гончарова, «Гроза» Островского и др.).

Первый театр и первый провинциальный журнал («Уединенный пошехонец») были организованы на Волге (ярославцами).

Поволжская сцена и печать издавна были школой, откуда вышли крупные деятели (Садовский, Савина, Петипа и др. — сцена; В. Г. Короленко и др. — печать).

Волга не только воспета поэтами, она запечатлена рядом художников старой России, знавших Волгу бурлаков, Волгу рабов русских помещиков и капиталистов. В 1870 г. по Волге совершил поездку И. Е. Репин. Результатом поездки явилась известная картина его «Бурлаки» (находится в Ленинграде в государственном Русском музее), И. А. Левитан черпал на Волге (в гор. Плесе) вдохновение для своих картин («Плес на Волге», «Вечный покой»).

Картины эти уже по самой теме характерны для старой Волги («бурлаки», «покой»).

По инициативе одного из лучших соратников нашего великого вождя тов. Сталина, т. Орджоникидзе, к двадцатилетию советской власти создается выставка «Индустрия социализма». Значительное место в этой выставке займет Волга. Творческая поездка мастеров изобразительного искусства, художников и скульпторов в 1935 году на Волгу дала богатый материал.

К выставке будет подготовлен ряд больших полотен, скульптур, которые ярко отобразят новое

лицо Волги, ее радостный быт и ее радостный труд.

«Хороша Волга! Хороша она весной, когда, затопив окрестные луга, бескрайная, как море, захлестывая все вокруг, катит стремительно и бурно полые свои воды, и высокие, крутые берега ее покрываются белой нежной пеленой цветущих яблонь и черемухи, в кустах заливаются соловьи и по ночам на застывшей широкой зеркальной глади отражаются и дрожат серебристые блики молодой луны. Хороша она летом, когда дремлет покойно, точно утомленная весенним буйством, под лучами знойного июльского солнца, — и чешуя ее ослепительно отливает радугой и прибрежные деревья глядятся, прихорашиваясь в тихую, ласковую воду: долго и грустно теплятся в это время вечерние речные зори, теплый воздух, которым веет из степей, насыщен горьковатым запахом полыни и мяты, и девочки продают на пристани трогательные букетики полевых цветов, дремы и ромашки, сохраняющих еще свежий аромат, напоенной зноем земли. Хороша Волга и осенью, когда гаснут уже рабочие костры на отмелях, стелится холодная, крупная роса на пустеющих берегах, и сама река, как будто укрываясь от холода, кутается по утрам в белые меха густых, тяжелых туманов: какой удивительный, тихий покой воцаряется тогда в ее просторах, какой здоровый, свежий, бодрящий холод идет от воды, каким сказочным изобилием ярких, пестрых красок начинают играть, увядая, окутанные золотистой паутинкой и отливающие пурпуром, рябиной и янтарем ее прибрежные леса! Точно перед тем, как уснуть на зиму, щедрой рукой природа рассыпает здесь все, что содержит неиссякаемый ларец ее красоты и прелести.

Хороша Волга и богата! Богаты необ'ятные волжские луга, которые беспредельно уходят вдаль, сливаясь с горизонтом; не охватишь никогда глазом этого величавого простора, не сочтешь никогда этих стогов, которые тысячами выстраиваются

в страдную пору на берегах, не опишешь никогда этого запаха—единственного и лучшего в мире запаха свежего сена, который заполняет все на десятки километров вокруг! Богаты переполненные рыбой быстрые волжские воды, в которых от стерляди до воблы, от белорыбицы и до селедки, от крохотной корюшки и до многопудовой белуги есть, кажется, все, что знает только речная фауна нашей страны: в лов рыба идет так густо, что подымает и качает, случается, лодки, и рыбаки говорят шутя, что приплюснутые носы у осетров бывают потому, что им негде разойтись и, встречаясь, они стукаются лбами. Богаты и огромные волжские леса, сплошной лентой почти до самых низовьев опоясавшие чудесную эту реку. Тут и старые дубы, из которых делают единственный во всем мире по прочности паркет; тут и ясень, древесину которого выписывают для гоночных весел даже в страны далекого Востока, и несравненная пихта, которая идет на скрипки и сообщает инструментам исключительную тонкость и мелодичность звука; тут и необ'ятные фруктовые сады, знаменитые антоновские яблоки, именно отсюда, из казанского села Антоновки пошедшие по всей стране, замечательная по вкусу сахарная груша, сплошные заросли розовой ароматной вишни, которые когда-то воспел Некрасов.

Вероятно, нет в мире другой реки, которая блистала бы таким разнообразием естественной красоты и сокровищ, таким своеобразием городов, таким ассортиментом видов и таким обилием самых различных и интереснейших промыслов и производств, как Волга! От одинокого и примитивного рыбачьего невода до сложного и совершенного промыслового хозяйства в низовьях, от полосок вспаханной земли до фабрик цемента под Вольском, от лирических пейзажей природы до новых, дерзких и великолепных мостов под Горьким и Саратовом, от древних избушек в береговых деревнях до таких колоссов советской индустрии, как Балахна, Горьковский и

Сталинградский заводы, — точно искусственно здесь собрано все, что нужно, чтобы решительно со всех стороны продемонстрировать проезжающему путнику и замечательную красочную внешность нашей страны, и полную огромного социального смысла кипучую ее внутреннюю жизнь». (А. Зорич «На Волге»).

От истока до Калинина

Места, где рождается Волга, не производят сильного впечатления. Великая река скромно, незаметно начинает свой далекий путь, медленно вытекая, как бы просачиваясь из болота, поросшего мхом и брусникой.

Здесь, в Калининской области, в Волгинском лесу, близ дер. Волгино-Верховье, Волга — ничтожный ручеек. Он то теряется в мшистых болотах, то снова выбивается на вольный свет, узкой лентой извиваясь среди зыбких болотистых берегов.

Этот слабый ручеек — великая Волга, протянувшаяся от пределов Калининской области до Каспийского моря.

Неуверенными шагами Волга начинает свой далекий путь. Здесь каждый камень, каждый ручеек, каждый пень, каждое незначительное препятствие влияют на ее течение и, подчас, заставляют ее свернуть с прямого пути в сторону.

При огромной длине Волги, падение ее вод крайне незначительно. Вот почему каждый встречный приток в той или иной мере отклоняет Волгу в сторону своего течения, а иногда Волга даже принимает направление своего притока (Вазузы, Оки).

Медленность и извилистость течения Волга сохраняет почти на всем своем протяжении.

Выйдя из болот, озер и мха, последовательно пройдя озера Малый и Большой Верхит, Стерж, Вселуг, Пено, Волго, в промежутках между которыми Волга чрезвычайно живописна, минуя пер-

вый жел.-дор. мост у ст. Пено, река подходит к деревне Хотошино.

Здесь Волга перегорожена большой плотиной — верхневолжским бейшлотом — искусственным сооружением для собирания вешних вод. Благодаря бейшлоту Волга выше его, и вся система вышележащих озер переполняется водой и обращается в огромное водохранилище в 170 кв. км, вмещающее в себя до 350 млн. куб. м запасных вод.

Летом, когда Волга на участке до Рыбинска сильно мелеет, верхневолжский бейшлот является большим подспорьем для судоходства. Влияние его сказывается на несколько сот километров, до самого Рыбинска.

За бейшлотом ширина Волги достигает уже 60 м, река протекает в высоких берегах до Селижарова; здесь в Волгу впадает река Селижаровка, вытекающая из оз. Селигер.

Озеро Селигер — крупнейшее из верхневолжских озер (длина его более 90 км, максимальная ширина — 37 км) — славится своей красотой. Имея ракообразную форму, оно напоминает озеро четырех кантонов в Швейцарии. На Селигере расположено до 160 островов, большей частью поросших лесом. Берега озера извилисты, образуют массу полуостровов. Озеро богато рыбой. Водятся судак, лещ, щука, налим, язь, линь и др., а также крупные раки.

По озеру Селигер имеется пароходное сообщение. Большая часть озера расположена в Осташковском районе Калининской области. Северная часть Селигера находится в Полново-Селигерском районе Ленинградской области. На Селигер можно попасть поездом, через станцию Бологое Октябрьской жел. дор. до ст. Осташков.

Осташков—Калининской области. Город расположен на низком песчаном полуострове, который на 4 км вдается в оз. Селигер. Осташков — промышленный центр; здесь имеется кожевенный завод, расширенный после реконструкции, один из самых

крупных в Союзе, сланцевый, ихтиловый, механический и деревообделочный заводы. В городе интересный музей, ряд исторических зданий XVIII века. В окрестностях — торфоразработки. В Осташковском районе развит кустарный сапожный промысел; шьются специальные рыболовные сапоги; ряд артелей занят шитьем рыболовных сетей.

По Селигеру ходят несколько пароходов Верхневолжского речного пароходства, по линиям Осташков — Полново, Осташков — Свапуща, Осташков — Сорога и Осташков — Вясце. Пароходы идут из Осташкова в Полновский плес (северо-восточный рукав) до села Полново, в Березовский плес (северо-западный рукав) до села Свапуща. От Осташкова до Свапущи 41 км, пароходом 4 часа езды, до Полнова 54 км — 5½ час. езды.

Поездка по озеру на пароходе весьма интересна. Пароходом, идущим в Березовский плес, едут туристы, желающие осмотреть те места, где рождается Волга. Доехав до деревни Свапуща пароходом, туристы идут далее пешком, большей частью по хорошей лесной дороге, через деревни Костылево, Алексеевка до деревни Волгино-Верховье (всего около 18 км), где осматривают исток Волги. Оттуда спускаются на лодке по озерам к бейшлоту, осмотрев его, — к устью Селижаровки, далее рекой обратно в Осташков.

Маршрут этот очень интересен; его можно дополнить экскурсией от Волгино-Верховья к Каменнику — крупнейшей возвышенности Валдайской гряды. С 1932 г. Московское отделение О-ва пролетарского туризма и экскурсий (ОПТЭ) открыло свою базу на оз. Селигер в дер. Неприе, в 2 км от Осташкова (первая остановка парохода, идущего из Осташкова в Свапущу), что значительно облегчает выполнение этого маршрута и дает возможность пробыть несколько дней на Селигере, подробно ознакомиться с озерными ландшафтами, северной деревней, Селигером, истоками Волги. Об условиях пребывания на этой базе можно узнать

лично или письменно в Московском областном отделении ОПТЭ (Москва, Хрустальный пер., д. 1).

В 1½ км от базы к югу, близ дер. Бараново, первая в СССР учебная водная база ОПТЭ (развернувшая за короткое время широкую туристскую работу) проводит водные вылазки, ряд маршрутов по оз. Селигеру, верхневолжским озерам и р. Селижаровке на байдарках. Этот район вместе с Валдайским превращается в один из основных туристских районов Калининской области. Подробно узнать в Ленинградском областном совете (Ленинград, ул. Пестеля, 9) и в Московском областном (Москва, Хрустальный пер., д. 1).

Из населенных пунктов по Волге ниже бейшлота следует отметить село Селижарово, расположенное у впадения Селижаровки в Волгу. Село соединено жел.-дор. веткой со станцией Лихославль Октябрьской ж. д. С навигации 1934 г. Верхневолжское речное пароходство открыло пароходную пассажирскую линию на расстоянии 45 км от Селижаровки до Кр. Поволжья (быв. Митьково), с остановками в колхозе им. Сталина, Больш. Коши и Копылы.

После впадения Селижаровки, вливающей воды Селигера, ширина Волги увеличивается почти вдвое. И, несмотря на это, Волга здесь все-таки малосудоходна. Плавание до Ржева затруднено на этом плесе (участке) громадными валунами — камнями, местами образующими настоящие пороги. Наиболее крупный порог — между сел. Ельцами и Ржевом, — Бенский порог, Карчи, загромождающие русло реки, также служат препятствием для правильного судоходства.

На пути до Ржева Волга течет по красивой местности, между холмистыми берегами, поросшими хвойным лесом. Высоты идут то по левому берегу, то по правому; местами оба берега высоки, иногда оба низки. Волга здесь еще не успела образовать долины и течет в узком, сравнительно глубоком русле.

Первый город по пути Волги от истока — Ржев. Волга здесь достигает уже 100 м ширины; оба берега круты и высоки. Город довольно красиво расположен на обоих возвышенных берегах Волги, через которую здесь перекинут мост.

Ржев — районный город Калининской области — отстоит от Москвы в 236 км, соединен Ржевской веткой Моск. Бел.-Балт. ж. д. с Москвой и через Лихославль Октябрьской ж. д. — с Ленинградом. Это крупный центр льняной промышленности; в районе Ржева расположено несколько фабрик по обработке льна; также развиты садоводство и огородничество. Ржев существует уже 8 столетий.

От Ржева начинается по Волге правильное пароходное движение.

Верхневолжское речное пароходство имеет здесь ежедневную пассажирскую линию Калинин — Ржев, пароходы одноэтажные, с отдельными каютами I и II категории (быв. I и II классы) на верхней палубе; имеют столовые, буфеты, вполне удобны для поездок туристов. Лучший пароход на этой линии «Шевченко». От Ржева до Калинина 179 км. Во время мелководья, с закрытием верхневолжского бейшлота (конец июля — августа), на этом плесе (так же как и от Калинина до Рыбинска) движение пароходов временно прекращается — до осенней прибыли воды.

На участке Ржев — Калинин железная дорога подходит к Волге в Ржеве, Зубцове и Старице (Ржевская ветка Моск. Бел.-Балт. ж. д.), в Калинине (Октябрьская ж. д.).

От Ржева до Калинина в Волгу впадают Вазуза и Тьмака с правой стороны, Тверца — с левой. Последние две реки вливаются в Волгу в черте гор. Калинина. Волга здесь идет по Калининской области.

Берега Волги от Ржева до Старицы красивы, покрыты растительностью. Первая пристань за Ржевом — **Зубцов** — старинный город (основан в XII веке). Внутри города остатки древней кре-

почти — земляной вал длиною около 200 м, на левом берегу Волги против устья впадающей здесь в Волгу Вазузы, под влиянием которой Волга меняет свое направление и делает крутой поворот. Зубцов связан Ржевской веткой Моск. Бел.-Балт. ж. д. с Москвой (218 км).

Ниже берега Волги становятся еще красивее, особенно перед Старицей, находящейся почти на полпути от Ржева до Калинина. **Старица** расположена по обоим берегам Волги; жел.-дор. станция Моск. Бел.-Балт. ж. д. (линия Вязьма—Лихославль) и вокзал — в 12 км от города.

Старицкий район известен каменоломнями, старицкий «мрамор», продукция которого — известняк, бутовый камень, плита — в большом количестве расходуются в Поволжье на устройство тротуаров и лестниц, на облицовку зданий и т. п.

Ржев, Зубцов, Старица, красиво расположенные по обоим берегам Волги, дают с палубы парохода удивительную иллюзию старины. За Старицей Волга не представляет большого интереса; берега ее утрачивают холмистый характер, становятся низкими. Из пристаней обращает внимание село **Ивашицы**, в 62 км от Калинина (прав. берег.).

В 20 км ниже от Кошева открыта местная линия до Калинина с отвалом несколько раз в день, совершают рейсы катера — «водные трамваи».

— Гор. Калинин

Калинин (бывш. Тверь) лежит на обоих берегах Волги, через которую переброшены два моста. В городе свыше 150 тыс. жителей. Октябрьской жел. дорогой Калинин соединяется с Ленинградом (484 км) и Москвой (166 км). Вокзал находится в 3 км от центра и соединен с ним трамваем.

Трамвайные линии: вокзал — центр — Пролетарка, Пролетарка — Сов. больница, Вагонный завод — Сов. больница, Вагонный завод — Затверицкий район.

Автобусные линии: вокзал — пл. Правды, Пролетарка — Переволоки; имеется ряд автобусных линий за город.

Пароходная пристань находится вблизи центра. Центральная часть города лежит на гладкой плоскости. Нагорный берег возвышается над уровнем Волги до 40 м, заканчиваясь откосом и набережной.

Тверца — начало Вышневолоцкой водной системы, соединяющей Волгу с Ленинградом. В свое время имевшая громадное значение, эта водная система теперь уступила свое место Мариинскому водному пути, начинающемуся у Рыбинска от устья Шексны.

От Калинина по Волге имеется правильное пароходное сообщение, поддерживаемое пассажирскими пароходами Верхневолжского речного пароходства.

До Ржева пароходы идут ежедневно. Вниз по Волге от Калинина в 1936 г. пассажирская линия будет только до с. Никольского, далее в связи с постановкой Иваньковской перемычки движение прерывается до с. Мамонтова, откуда пароходная линия на Рыбинск. Кроме того открыта ежедневная местная линия Калинин — Редькино (в 37 км от Калинина вниз по Волге).

В связи с сооружением канала Москва — Волга, Калинин будет конечным пунктом для вновь организуемой с 1937 г. пассажирской линии Москва — Калинин. Для эксплоатации этой линии строится несколько больших, мощных, прекрасно оборудованных и комфортабельно отделанных теплоходов.

К моменту открытия этой линии в Калинине будет построен новый пассажирский (речной) вокзал, архитектурно оформленный применительно к сооружениям канала Москва — Волга. Калининский затон реконструируется, создаются судоремонтные мастерские, которые будут обслуживать флот Верхней Волги.

Калинин—крупный промышленный центр Калининской области с фабриками: Большой Пролетарской мануфактурой, текстильной им. Вагжанова, Переволоцкой, крупнейшим в СССР вагоностроительным заводом. Здесь также развиты металлургическая, пищевая, деревообделочная и кожевенная промышленности. Строятся комбинат искусственной резиновой подошвы, комбинат искусственного волокна. Эти два комбината образуют новый промышленный район.

Образование Калининской области, строительство канала Москва — Волга, включение Калинина в число пристаней, соединяющихся с 1937 г. прямым водным путем с Москвой, вызвало рост города. Строятся новые здания, появились новые трамвайные вагоны (с мягкими местами), произведен ремонт улиц, мостовых, общественных и частных зданий. Новые магазины, оборудованные по типу московских, дополняют эту картину.

В городе недалеко от Волги государственный музей, один из богатейших на Волге, педагогический институт, ряд техникумов.

В Калининской области находится Пушкинский заповедник — Михайловское, Тригорское и могила поэта в б. Святых горах (ныне Пушкинские горы). В Тригорском сохранились дуб, ель, которые не раз видели Пушкина у своего подножья, в Михайловском сохранился дом няни поэта — Арины Родионовны, в Пушкинских горах поэт нашел свое последнее пристанище.

В 1937 г. исполнится 100 л. со дня смерти великого русского поэта. Пушкинский заповедник готовится принять в «пушкинские дни» сотни тысяч туристов и экскурсантов.

Уроженцы Твери и губернии известные революционеры-анархисты — П. А. Кропоткин и Михаил Бакунин.

Здесь провел детство и потом служил И. А. Крылов. Некоторое время по возвращении из ссылки в Твери жил Ф. М. Достоевский.

Калинин — один из старейших городов — основан в первую половину XII века. Он богат памятниками ранней екатерининской архитектуры, так как в XVIII веке и в первой половине XIX века город находился на бойком месте. Это был самый крупный пункт на пути из Петербурга в Москву. Во время поездок в Москву здесь останавливалась аристократия, останавливался двор, и это наложило свой отпечаток на город. Он всегда был готов к парадной, официальной встрече гостей.

Старая Тверь была почти вся выстроена одновременно по одному плану. Художественно распланированная, она сохранила красоту площадей и улиц.

До 1931 г. Калинин назывался Тверью: переименован в 1931 г. в знак того, что в Тверской губернии родился всесоюзный староста — виднейший деятель коммунистической партии Михаил Иванович Калинин. Согласно постановлению президиума ВЦИК от 29 января 1935 г. образована Калининская область, областным городом которой является Калинин.

В истории общественных и революционных движений Тверь сыграла немалую роль. В 1905 году в Твери имели место массовые выступления рабочих и крестьян. На Морозовской фабрике был организован Совет рабочих депутатов и стачечный комитет. После февральской революции здесь был организован большевистский клуб, сыгравший важную роль в губернии; вокруг него концентрировались крупные силы большевиков-рабочих.

В городе несколько гостиниц Горкоммунотдела, в саду, расположенном на берегу Волги, ресторан с террасами, откуда красивый вид на Волгу и Заволжье.

От Калинина до Рыбинска

От Калинина до Рыбинска по Волге 390 км. Волга в своем естественном виде здесь не широка (ширина меженного русла у Калинина 200 м).

Волга на этом плесе не отличается оживлением, встречные пароходы редки, отправление пассажирских пароходов один раз в день в каждом направлении, буксирных пароходов почти не видно.

По берегам тянутся невысокие возвышенности, порой переходящие с одного берега на другой. Ниже Углича начинают попадаться незначительные острова, пойменные долины местами доходят до 3—5 км.

Верхняя Волга на участке Калинин — Рыбинск в современном ее состоянии доступна в межень для прохода судов на осадке не свыше 70—90 см в летний период (примерно, конец июля — август) судоходное движение по ней совершенно прекращается.

Сооружаемый канал Москва — Волга в корне меняет судоходные условия на участке Калинин—Иваньково.

Подпор Иваньковской плотины, расположенной на Волге в 125 км от г. Калинина, дает возможность итти судам прямым путем из Москвы в Калинин (через Москву-реку до Щукина, канал и Волгу) на осадке до 3 м.

Этим путем пойдет с Верхней Волги в Москву много ценных строительных материалов.

Для туристов организуется специальная экскурсионно-пассажирская линия Москва — Калинин, в которую будут поставлены новые быстроходные теплоходы (со скоростью до 23 км в час), оборудованные со всеми удобствами (спальные места, салоны-рестораны, зрительные залы, каюты-люкс, каюты матери и ребенка и пр.). Участок Калинин—Иваньково — Москва вступит в эксплоатацию в 1937 г., Волга на плесе Иваньково — Рыбинск будет переустроена к 1939 г.

В 1936 г. пассажирские пароходы от Калинина вниз по Волге будут доходить до с. Никольского (в 110 км от Калинина). Линия эта обслуживается пароходом «Радищев».

На участке Калинин — Рыбинск железные до-

роги подходят к Волге в следующих местах: в Калинине — Октябрьская жел. дор., в Савелове и Калязине — Северная жел. дор., у пристани Волга и в Рыбинске — Октябрьская жел. дор.

От Калинина до Рыбинска Волга очень извилиста: на каждый километр приходится почти ¾ извилин.

От Калинина до Рыбинска в Волгу впадают: Молога и Шексна с левой стороны, Шоша и Дубна — с правой.

Ниже Калинина обращает внимание село Власьево (прав. берег), совхоз, Орша (лев. берег) — массивы знаменитого Оршанского мха, Едимоново (лев. берег). — здесь в 1871 г. была основана первая артельная сыроварня и школа молочного хозяйства.

В 73 км от Калинина **Конаково** (прав. берег) — районный центр, фарфоро-фаянсовая фабрика им. Калинина; далее пристань **Корчева** (прав. берег), быв. уездный город — ныне село. В 110 км от Калинина — **Никольское**; здесь прерывается впредь до открытия канала пароходная линия от Калинина.

В 20 км ниже, у устья р. Дубны, территория быв. с. Иваньково (прав. берег), ныне перенесенного в другое место. Здесь волжский узел канала Москва — Волга, состоящий из шлюза, бетонной и земляной плотин и гидростанции.

Постройка плотины заканчивается в текущем 1936 г. Из подпора плотины выводится канал, идущий в Москву. У входа в канал будет поставлена большая статуя Сталина.

Здесь же для пропуска судов из одного бьефа в другой сооружен на правом берегу Волги однокамерный шлюз (№ 1). В верхнем подходе к нему размещен закрытый от волнений аванпорт.

Нынешнее русло реки преградится земляной плотиной, которая отклонит реку к правому берегу в деривационный канал. Плотина образует водохранилище, огромное озеро 20 км длины, свыше 5 км ширины, с длиной волны до 16 м.

Озеро затопит ряд пунктов. Корчева, Ленинградское шоссе на участке Клин—Калинин, Октябрьск. жел. дор. в долине р. Шоши переносятся в незатопляемые районы.

Иваньковская гидростанция будет состоять из двух агрегатов общей мощностью в 30 000 квт. Земляная плотина располагается на одной прямой с бетонной разборчатой плотиной и гидростанцией.

По плотинам пойдет шоссированная дорога, пересекающая шлюз тоннелем. Ниже, почти напротив Иванькова, пристань **Мамонтово** (лев. берег), совхоз. Отсюда начинается пассажирская линия Мамонтово — Рыбинск — Ярославль. Здесь остановки туристов, желающих осмотреть основные об'екты Иваньковского строительства (шлюз, ГЭС, плотина).

В 12 км далее — **Савелово** (прав. берег) — ближайшая к Москве пристань на Волге, соединена с Москвой Савеловской ж. д. (130 км).

Железнодорожная станция отстоит от пристани Савелово в 1½ км. Поезда, отходящие из Москвы, вечером приходят в Савелово к пароходу, идущему вниз. Пароходы, идущие из Рыбинска, в первую очередь пристают в Савелове для передачи пассажиров на жел. дорогу, а затем идут в Кимры. Туристы, едущие в Углич, обычно выезжают из Москвы через Савелово смешанным маршрутом: железной дорогой до Савелова и далее пароходом в Углич.

Ниже Савелова, в 1 км на противоположном берегу, **Кимры** (лев. берег) — районный город Калининской области, центр обширного района кустарей сапожного промысла. Здесь занято шитьем обуви свыше 25 тыс. чел. Имеются механическая фабрика, мастерские Калининского кожевенного треста, кустарный музей. Будущее Кимр тесно связано с каналом Москва — Волга. После реконструкции Волги на участке Иваньково — Рыбинск (см. ст. Чаплыгина) через Кимры пойдет основной волжский транзит на Москву и из Москвы. В пределах

быв. Кимровского уезда родился М. И. Калинин (деревня Верхняя Троица).

За Кимрами Волга шире, берега ее живописнее. Первая пристань — **Медведица** (лев. берег), близ устья реки Медведицы, далее устье реки Нерль, вытекающей из Переяславского озера; ниже ее Волгу пересекает железнодорожный мост линии Москва — Весьегонск Северной ж. д. (пятый по счету от верховьев Волги — первый мост у ст. Пено, второй — в Селижарове, третий — в Ржеве, четвертый — в Калинине).

За мостом в Волгу впадает река Кашинка, в устье — село Кашинское устье (лев. берег). Выше по Кашинке в 14 км от села, в стороне от Волги, расположен город Кашин, известный своим курортом — Кашинские минеральные воды. Они имеют железистые холодные источники и торфяную грязь; есть водолечебница, санаторий.

Далее вниз по Волге за селом Сергиевским Волга образует дугу, на которой расположено с. Спасское — родина известного писателя М. Е. Салтыкова-Щедрина.

В 212 км от Калинина — **Калязин** (прав. берег) — районный город Калининской области, связан Северной ж. д. (линия Москва — Весьегонск) с Москвой (184 км). В Калязине родился и жил тов. Ногин. Здесь начал свою службу в должности канцеляриста баснописец И. А. Крылов.

Калязин — центр валяного кустарного производства, которым занят целый район. В городо валяльная фабрика. В Калязине музей, помещающийся в монастыре, памятник В. И. Ленину.

В мелководье пассажирские пароходы, идущие из Рыбинска, иногда не доходят до Калинина и заканчивают здесь свои рейсы.

Следующая пристань — **Прилуки** (лев. берег) в 234 км от Калинина, льноводческий колхоз; затем деревня Новоселки (прав. берег) — родина поэта самоучки И. З. Сурикова (1840).

За Новоселками на правом возвышенном берегу расположен г. **Углич** — в виде подковы, так как Волга в этом месте образует угол, вдавшийся в материк.

Углич — Ярославской области, интересен для туриста, как город-музей.

Пароход в Угличе стоит недолго. Поэтому туристам и экскурсиям приходится здесь делать остановку на сутки до следующего парохода. Приезжающие в Углич из Москвы через Савелово имеют в своем распоряжении для осмотра города целый день, так как обратный пароход из Рыбинска идет вверх к Савелову в 2 часа ночи.

К услугам туристов и экскурсий — местный музей. Заведующего музеем можно заранее письменно известить о своем прибытии (адрес — Углич, музей).

От XV века в Угличе сохранилась часть княжеских теремов — дворец царевича Дмитрия на берегу Волги. Во дворце музей. Имеется ряд памятников русского церковного зодчества XVII века. Среди них церковь «Дмитрия на крови», которая своей багряной окраской резко выделяется среди других зданий города. Интересен царский кабак—кружало.

В связи с реконструкцией Волжского бассейна, с соединением Москвы-реки с Волгой, в районе Углича намечается постройка плотины, шлюза и гидростанции, что даст дешевую электроэнергию городу и соседним районам, поднимет уровень воды на этом участке реки и даст возможность поддерживать регулярное судоходство в течение всей навигации.

Тогда здесь Волга значительно оживится; прямым путем из Москвы пойдут суда с транзитным грузом до Рыбинска, Архангельска, Ленинграда, Астрахани; через Углич пойдут пассажирские пароходы новых транзитных линий: Москва — Ленинград, Москва — Сорока, Москва — Архангельск.

Намечаемое включение Углича в железнодорожную сеть, соединение его через Калязин с Москвой также поднимет значение города.

До Углича Волга идет по Калининской области, ниже — вступает в Ярославскую область.

Первая пристань от Углича — **Мышкин** (лев. берег), здесь имеется музей местного значения; далее, в 22 км от Мышкина, мост через Волгу железнодорожной линии Рыбинск — Бологое (построен в 1870 г.); близ ст. **Волга** (лев. берег) — пристань того же названия, остановка пассажирских пароходов. У станции — завод по обжиганию кости. Далее, в **Коприне** (прав. берег) имеется музей общества местного края, немного ниже — **Липняги** (лев. берег), колхоз, тракторная колонна, кормовая база Наркомзема, остановка пассажирских пароходов. Указанные пункты населены в большом количестве водниками и поставляют лоцманов для Верхней Волги.

К 18 км ниже — **Мологa,** расположена по левому берегу Волги и правому берегу Мологи, при слиянии этих рек. Пароходная пристань стоит в устье Мологи, к ней подходят пассажирские пароходы линиии Мамонтово — Рыбинск. Молога, самый северный пункт Волги, находится на ¼ градуса выше 58-й параллели. Ни раньше ни позже Волга не заходит так далеко к северу.

Имеется мощный элеватор для приемки, обработки и хранения семян лугопастбищных трав молого-шекснинского района. Элеватор оборудован сложными сортировочными и очистительными машинами. В Мологе одно время жил известный шлиссельбуржец Н. А. Морозов.

От устья Мологи начинается Тихвинская система, соединяющая Волгу с Балтийским морем. В настоящее время, вследствие недостаточности глубин, система имеет лишь местное значение. По Мологе ходят пассажирские пароходы (двухэтажного типа) Северо-западного речного пароходства, которое эксплоатирует эту реку до Весьегонска, а

во время весеннего половодья — до Устюжны и даже до Пестова, на расстоянии 334 км от Рыбинска.

После Мологи Волга становится уже довольно широкой, многоводной, берега — крутыми и лесистыми. От устья Мологи до устья Шексны — другого важного притока Волги — немного более 30 км. В настоящее время этот участок Волги представляет исключительный интерес. Здесь, ниже пристанью **Каменник** и **Селехово**, в 12 км выше Рыбинска, приступлено к строительству Рыбинского гидроузла. С навигации 1936 г. пристань строительства **Волгострой** включена в расписание Волжского и Северо-западного речных пароходств. Из Рыбинска до Волгостроя местная линия Волжского пароходства с отвалом несколько раз в день в обоих направлениях.

Ниже Волгостроя устье Шексны и Рыбинск.

Рыбинск

Рыбинск (прав. берег) — районный город Ярославской области, соединяется Северной ж. д. с Москвой (364 км), Октябрьской ж. д. — с Ленинградом (618 км), имеет свыше 70 тыс. жителей. Город расположен почти против устья Шексны при впадении в Волгу р. Черемухи, которой он разделяется на две неравные части. Вокзал находится в 1½ км от центра города. Между Рыбинском — Москвой и Рыбинском — Ленинградом беспересадочное железнодорожное сообщение.

Центральная часть города — проспект Ленина, начинается от речного вокзала. Ниже речного вокзала идет Волжская набережная. С набережной идут спуски к пароходным пристаням.

От Рыбинска пароходы Северо-западного речного пароходства идут ежедневно вверх по Мологе до Весьегонска и Устюжны, вверх по Шексне до Чайки и Кириллова. С 1928 г. установлено прямое сообщение пассажирскими пароходами от Рыбин-

ска до Ленинграда и обратно с двумя пересадками в Вознесенье и Чайке. Время в пути от Ленинграда — 136 час.

Вверх по Волге до Иваньковской плотины (до пристани Мамонтово) как указано выше, функционирует ежедневная линия Верхневолжского речного пароходства. Вниз по Волге от Рыбинска до Горького Верхневолжское пароходство имеет две линии — скорую и пассажирскую. Кроме того через Рыбинск идут пассажирские пароходы линии Мамонтово — Рыбинск — Ярославль. Камское речное пароходство от Рыбинска имеет сквозную беспересадочную линию до Перми. Здесь и ряд местных ежедневных пассажирских линий: Рыбинск — Волгострой, Рыбинск — Тутаево. Есть несколько дачных линий, вверх и вниз по Волге, а также и по Шексне. С 1935 г. через Рыбинск идут сквозным беспересадочным рейсом экскурсионные пароходы линии Москва — Архангельск.

Рыбинск — крупный передаточный пункт с Волги на Мариинскую систему. Соединяя Неву с Волгой, Белое и Балтийское моря с Каспийским, Мариинский водный путь снабжает Ленинград и Ленинградскую область нефтью, нефтепродуктами, а также хлебом и другими продовольственными грузами, идущими по этой системе с Волги и с рек Волжского бассейна. Мариинской же системой часть транзитных грузов идет через Ленинград морским путем на экспорт.

Среди заводов и фабрик Рыбинска для туриста представляют интерес: единственный в СССР завод типографских машин им. т. Ягоды, вырабатывающий линотипные, плоские, ротационные и офсетные машины, мощный элеватор на берегу Волги (виден с борта парохода), завод катеростроения, машиностроительный завод им. Павлова, слип (судоремонтные мастерские), крупнейшая в СССР семяочистительная станция Льносоюза, крупный льносовхоз «Богатырь» (близ города).

В Рыбинске метеорологическая станция, несколь-

ко техникумов, бюро краеведения, институт авиации. Основан Рыбинск в XVIII веке, на месте Рыбной слободы. В 1871 году Рыбинск был соединен железной дорогой с Ленинградом.

Постройка гидроустановки в районе Рыбинска, коренная реконструкция Мариинской водной системы, пуск в 1933 г. в эксплоатацию Беломорско-Балтийского канала им. тов. Сталина, намечаемое соединение Рыбинска с Москвой через Калязин и Углич и с Ленинградом через Мологу и Овинищи, сооружение канала Москва — Волга — все это мощные факторы дальнейшего развития Рыбинска, как одного из крупнейших портов Волги, находящегося на стыке крупнейших водных путей, ведущих в Ленинград, Балтийское и Белое моря (Мариинская водная система и Беломорско-Балтийский канал) в Москву (Верхняя Волга, канал Москва — Волга), в Пермь (Волга, Кама), в низовья Волги и порты Каспийское моря. Канал Волго-Дон соединит Рыбинск водным путем с Черным и Азовскими морями.

Справочные сведения:

Гостиница горкомхоза — Рыбинск, пр. Ленина, д. 46/48.

Сельскохозяйственный музей — пр. Ленина, 50.

От Рыбинска до Ярославля.

За Рыбинском Волга, приняв в себя Мологу и Шексну, становится шире и многоводнее. От Рыбинска вниз идут пароходы значительно больших размеров. Транзитные линии Рыбинск — Горький и Рыбинск — Пермь обслуживаются двухэтажными пароходами, по удобствам и комфорту не уступающими паротеплоходам Астраханской линии.

До Семигорья Волга идет по Ярославской области, далее до Пучежа — Ивановской областью, а затем вступает в районы Горьковского края.

Ниже Рыбинска берега Волги крайне разнообразны и живописны. Холмы и возвышенности чередуются с долинами. Невысокие берега вьются,

задрапированные зеленым ковром лугов и кустарников.

Особенно много красивых видов на участках Рыбинск — Ярославль, Кострома — Кинешма. Здесь встречаются уголки (Первомайск, Тутаев, Плес), по красоте берегов не имеющие себе равных на других участках реки.

Красива панорама оставленного позади Рыбинска. Поворот парохода и перед туристом живописный правый берег, ряд дачных мест (Семеновское, Красное и др.), которые идут почти до самого **Песочного**, крупной фарфоро-фаянсовой фабрики. Напротив — Шашково (ныне Первомайск, на лев. берегу) — место летнего отдыха, имеются дачи. Здесь для туристов интересна племенная овчарня (романовские овцы). Далее Волгу пересекает моренная гряда — оба берега высоки и живописны.

В 52 км от Рыбинска по обоим берегам Волги расположен **Тутаев** (быв. Романово-Борисоглебск). Тутаев соединен с Москвой, Ярославлем и Рыбинском жел.-дор. веткой через станцию Чебаково Северной ж. д. Город очень красив, его окрестности весьма живописны. На левом берегу крупная фабрика — льняная мануфактура, с пристанью Тульма. Вблизи Тутаева — зоотехническая опытная станция (овцы, рогатый скот). В городе имеется ряд ценных памятников ярославской архитектуры XVIII века, интересен исторический музей.

За Тутаевым видна и следующая пристань **Константиново** (прав. берег), большой государственный химический завод, перерабатывающий нефть и выпускающий осветительные и смазочные масла, гудрон, серную кислоту и пр.

Пароход приближается к **Норскому** (прав. берег), к крупной бумагопрядильной фабрике «Красный перевал», представляющий собой целый городок.

От Норского в зелени вековой кедровой рощи видна Толга (совхоз) и железнодорожный мост через Волгу (Северная жел. дор.).

На плесе Рыбинск — Горький жел. дороги подходят к Волге в следующих местах: в Рыбинске— Северная и Октябрьская, в Тутаеве, Всполье, Ярославле, Костроме, Кинешме — Северная, в Балахне, Горьком — Моск.-Курская, Моск.-Казанская и Северная жел. дороги.

От Рыбинска до Горького Волга принимает с левой стороны реки Кострому и Унжу, с правой — реку Которосль.

Ярославль

Ярославль (прав. берег) — один из красивейших городов Поволжья; здесь масса зелени, роскошный Волжский бульвар, вид с которого на Волгу и Заволжье чрезвычайно красив. С набережной к Волге ведут три с'езда, через них перекинуты мостики в уровень с бульваром. Пароходная пристань (речной вокзал) поставлена около Волжского бульвара. До центра города 15—20 мин. хода. На беглый осмотр города надо потратить не менее 2 час.

В Ярославле около 200 тыс. жителей. Постановлением Президиума ВЦИК от 11 марта 1936 г. из Ивановской области, в состав которой входил г. Ярославль, выделена Ярославская область с центром в г. Ярославле.

С Москвой Ярославль соединен Северной ж. д. (280 км) так же, как и с Архангельском (852 км), Рыбинском (84 км), Костромой (92 км). Северная ж. д. соединяет Ярославль через Данилов и Буй с Уралом и Сибирью. Ряд поездов, идущих на Архангельск, Владивосток, Читу, к Ярославлю не подходит, а останавливается во Всполье (в 5 км от Ярославля). Вокзал железной дороги находится в 3½ км от центра города. Пароходная пристань — вблизи центра. В городе имеется трамвай, которым можно доехать до вокзала. В пределах города с правой стороны в Волгу впадает река Которосль.

В противоположность Рыбинску, Ярославль — старинный город. Его основание относится к на-

чалу XI века. В 1722 г. здесь была построена первая в России полотняная фабрика. С 1785 года в Ярославле стал издаваться первый в России провинциальный журнал «Уединенный пошехонец». В 1805 г. в Ярославле было основано Демидовское высших наук училище, позднее переименованное в Демидовский юридический лицей.

В 1918 г. Ярославль сильно пострадал во время гражданской войны от белогвардейско-эсеровского мятежа. Целый ряд зданий, как например здание лицея, был превращен в развалины.

Рабочий класс под руководством большевистской партии в годы первой и первые годы второй пятилетки превратил Ярославль в крупный промышленный центр, который представляет значительный интерес для нашего туриста; здесь создан громадный Ярославский автомобильный завод. Ярославские автобусы заполняют улицы Москвы. Автобусное движение в Ленинграде обслуживается почти целиком ярославскими автобусами. Они прочно вошли в быт и других наших городов. Ярославский автомобильный завод выпускает также и грузовые 5-тонные автомобили. В 1936 г. завод строит для Москвы троллейбусы новой конструкции.

В Ярославле закончена постройка первой очереди величайшего в мире резино-азбестового комбината, состоящего из 10 больших заводов. Теплоэлектроцентраль при этом комбинате будет крупнейшей из всех теплоэлектроцентралей, существующих до настоящего времени за границей. Сданы правительственной комиссии уже работающие заводы — шинный, азбестовый, подошвенный, механический и др., ряд трансформаторных подстанций, свыше 50 тыс. кв. м жилой площади, лаборатории, центральная и контрольная. Пущен первый в СССР завод синтетического каучука, построен крупный завод швейных машин, электромоторов, ярославская электростанция. Приступлено и архитектурной реконструкции рабочего городка

резинокомбината. Дома городка облицовываются мрамором, цветным камнем, украшаются балюстрадами, скульптурами и пр. Проспект им. Сталина будет лучшей магистралью нового Ярославля.

В Ярославле развито льнопрядильное и бумагопрядильное производство. Ярославские полотна известны не только в СССР, но и заграницей. Крупнейшая хлопчатобумажная фабрика «Красный Перекоп» имеет свыше 10 тыс. рабочих.

Москвичи часто начинают свою поездку по Волге не от Рыбинска (это маршрут, главным образом, для ленинградцев), а от Ярославля. Туристы, начавшие путешествие отсюда, имеют в своем распоряжении для осмотра города целый день (поезд из Москвы приходит утром, а пароходы, идущие вниз, отходят из Ярославля вечером).

В Ярославле имеются педагогический институт, целый ряд техникумов. Из музеев интересен исторический музей с ценной библиотекой по Ярославскому краю, художественный музей с богатой картинной галлереей. Памятники церковного искусства в Ярославле интересны и значительны, о них имеется богатая литература.

В Ярославской губернии родились поэты Н. А. Некрасов, И. З. Суриков, шлиссельбуржец Н. А. Морозов. Здесь жил одно время С. Т. Аксаков; Ф. Г. Волков, родившийся в Костроме, основал в Ярославле первый русский театр.

От Ярославля — ежедневные местные пароходные линии вверх до Рыбинска, вниз до Юрьевца, Д. Городище. Против Ярославля — Тверицкая слобода, у которой станция Уроч (Северной ж. д.).

От Ярославля до Костромы

За Ярославлем начинается область низин. Все пространство между Ярославлем и Костромой представляет сеть рек, озер и болот. По фарватеру реки не мало островов. Весной все это заливается водой, покрывается илом, почему почва здесь

чрезвычайно плодородна и используется под огороды.

Первая пристань транзитных пароходов — **Диево-Городище** (лев. берег). В 8 км отсюда, по дороге в Кострому, село Грешнево, родина поэта Н. А. Некрасова; здесь он провел свое детство. В его произведениях часто упоминаются названия местных деревень (Большие Соли, Грешнево, Байбаки).

В своих произведениях Некрасов отразил не только красоту Волги, которую он безумно любил:

«О Волга, колыбель моя,
Любил ли кто тебя как я»,

но и ее жизнь, полную труда, лишений и горя. А горя у трудящихся дореволюционной России было немало.

«Волга, Волга, весной многоводной ты не
так заливаешь поля,
Как великою скорбью народной переполнилась наша земля».

Следующая остановка пароходов — **Большие Соли** (прав. берег); пристань стоит у б. Николо-Бабаевского монастыря, в котором в настоящее время колхоз. Здесь в Волгу впадает река Солоница, на которой в 3½ км от устья расположено село Бол. Соли, основанное в XIII веке. Ранее здесь были солеварни, ныне — курорт, водолечебница с соляными ваннами. Для стационарных больных функционирует санаторий.

В 7 км ниже (лев. берег) — крупный паточно-химический завод **«Кр. Профинтерн»**. В районе его находится ряд картофельно-паточных заводов.

В 14 км ниже (прав. берег) крахмально-паточный завод **«Коминтерн»**; здесь пароходная пристань для местных линий. Остановка транзитных пароходов необязательна.

Кострома

Там, где к Волге подошла лесистая река Кострома (Костромка), на левом берегу Волги раски-

нулся старинный город **Кострома.** У самого устья реки возвышается зубчатыми каменными стенами Ипатьевский монастырь, в нем палаты Романовых, построенные в XVI веке и реставрированные во второй половине XIX века.

Первое упоминание о Костроме встречается в 1213 г. В Ипатьевском монастыре получила начало династия Романовых (1613 г.), с тем чтобы волею рабочего класса закончить свое существование в быв. доме купца Ипатьева в Свердловске (1918 г.). В настоящее время монастырь превращен в бытовой и антирелигиозный музей.

Кострома входит в состав вновь образованной Ярославской области, соединена Северной ж. д. с Москвой (371 км); вокзал с постройкой моста перенесен в город.

За годы революции Кострома, как и Ярославль, превратилась в крупный промышленный город. Кострома из года в год укрепляет свое промышленное значение.

Костромская льняная промышленность, возникшая здесь в 1751 году в виде кустарной фабрики, после революции шагнула далеко вперед. Костромское об'единение льняных фабрик (КОЛФ), насчитывающее сейчас свыше 15 тыс. рабочих, является основой промышленной мощи города. Это самое крупное в Союзе предприятие по обработке льна, вырабатывающее 25% всей льняной продукции СССР.

Здесь величайший в мире льняной комбинат системы советского инженера Зворыкина. Полную революцию в снабжении костромской промышленности энергией совершит построенная в устье реки Костромки электростанция, первый ток с которой уже дан.

В Костроме развернуто крупное социалистическое жилищное строительство, выстроена и пущена в эксплоатацию жел.-дор. станция, создан кооперативный поселок «Начало», закончен постройкой хлебозавод, построена механизированная фа-

брика-кухня, новое здание почтамта, пущен мощный силикатный завод. В ближайшие годы будут сооружены судостроительная верфь и сухой док.

Железнодорожный мост через Волгу ниже города (движение по нему уже открыто) вывело Кострому из тупика, в который завело город царское правительство. Мост — первый этап железнодорожного строительства; сейчас идет постройка линии Кострома — Галич — Пинюга.

Все это в корне меняет облик города.

В Костроме театр им. Островского, вновь отстроенный цирк на 2500 чел.; имеются текстильный институт, рабфак, ряд техникумов, школа золото-серебряного дела, музей областного значения. На Бульварной ул. парк культуры и отдыха, обращенный к Волге.

На осмотр города нужно уделить около 1 часа.

Пароходная пристань (речной вокзал) поставлена у Бульварной ул. (против Горной ул.). С парохода и пристани виден памятник В. И. Ленину, поставленный на Бульварной ул.

Уроженцы города и губернии: поэт-декабрист К. Ф. Рылеев, декабрист И. Д. Якушин, основатель русского театра Ф. Г. Волков, механик-самоучка П. А. Зарубин. В Костроме произошло убийство или самоубийство Клыковых, послужившее фабулой для «Грозы» Островского:

Справочные сведения:

Гостиница горкомхоза — Советская ул., 1-й дом Советов.

Почтамт — Советская ул.

Парк культуры и отдыха — Бульварная ул.

От Костромы до Горького

По реке Костромке, интересной для туриста, весной беспрепятственно совершают рейсы небольшие товаропассажирские пароходы, — местная линия до г. Буя. От Костромы работают местные па-

роходные линии вниз по Волге до Юрьевца и дачная линия до Лунева. По Волге от Костромы до Горького 328 км.

Начиная от Костромы, Волга поворачивает на юго-восток; оба берега становятся гористыми, чем далее, тем живописнее и красивее. Берега покрыты растительностью; на высоких холмах широко раскинулись большие села, дома отдыха и дачи. Среди дачных мест следует отметить Пионерский лагерь, Нагорово, «Кр. Профинтерн».

По берегу идут бечевники, тропы, по которым шли люди, тянущие судно. Тропы ежегодно расчищались бесплатно по наряду сельских властей. Следы этих троп сохранились здесь до настоящего времени. Когда-то, идя бечевниками, бурлаки с проклятием и стонами под неизменную «дубинушку» вытягивали на своих плечах миллионы пудов груза.

Миновав Чернопенье (прав. берег), родину целого поколения знатных людей Волги — волжских лоцманов и капитанов (чернопенские Широковы, Красильниковы и Смирновы известны на всю Волгу), пароход подходит к **Красному** (лев. берег); пристань у правого берега, так как она является одновременно пристанью и для села Яковлевского, крупного льнопрядильного пункта местного района.

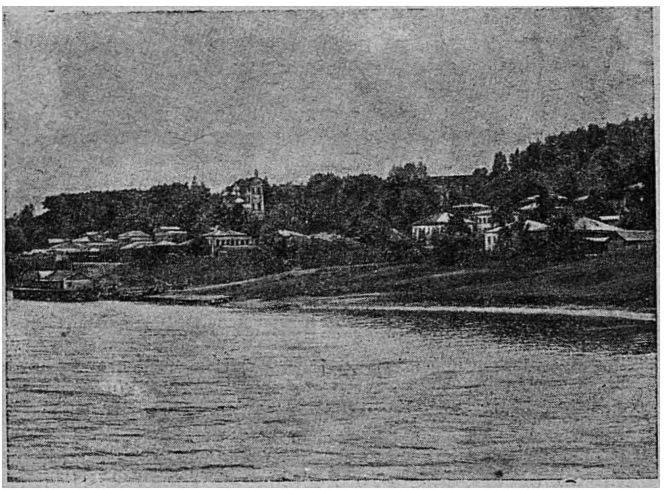
Ниже села Сунгурова Волга пересекает моренную гряду; снова начинаются красивые виды.

В 64 км от Костромы — **Плес** (прав. берег) — наиболе красивое место на Средней Волге, одно из лучших мест летнего отдыха. Ряд художников, в том числе и Левитан, черпал здесь вдохновение для своих картин (см. известную картину Левитана «Плес на Волге» в Москве, в Третьяковской галлерее). Плес — прекрасное дачное место. Здесь ряд домов отдыха, санаторий. Среди них один из лучших на Волге Всероссийского театрального общества.

Далее внимание туриста привлекут крупные текстильные фабрики в **Семигорье** (прав. берег), **Наволоках** (прав. берег) — остановки пароходов. Здесь Волга идет районами Ивановской области.

Вдали видна **Кинешма** (прав. берег) — волжский порт для Иванова, с которым Кинешма связана жел. дорогой. Северной ж. д. Кинешма соединяется с Москвой (411 км) и Ленинградом. Вокзал находится в 2 км от пристани. Город красиво расположен при впадении в Волгу рек Кинешемки и Кизахи; от пристаней на городской бульвар идет высокая лестница, с которой открывается красивый вид на Волгу и Заволжье.

Кинешма — крупный фабрично-заводской пункт, в городе и районе — ряд значительных бумагопрядильных и ткацких фабрик. Крупнейшая из них



Плес на Волге.

Кинешемская большая мануфактура. Строится химический завод, который будет вырабатывать продукцию для ярославского резино-азбестового комбината. На берегах Волги у Кинешмы — заводы им. Фрунзе, Демьяна Бедного, Северохима. В окрестностях Кинешмы на берегах Волги дома отдыха Ивановской облстрахкассы — Соколово, Студеные ключи.

Первая пристань за Кинешмой — **Решма** (прав. берег), старинная слобода; далее устье реки Унжи, по которой сплавляются в большом количестве лес, главным образом в плотах. Плоты турист увидит в **Юрьевце** (прав. берег), небольшом городке, расположенном против устья Унжи, по склону горы, покрытой зеленью. Здесь несколько заводов — лесопильный, крахмальный.

В 23 км от Юрьевца — **Сокольское** (лев. берег); затон и судоремонтные мастерские. Далее пароход останавливается у посада **Пучеж** (прав. берег); окрестности его очень живописны, привлекают много дачников.

За Пучежем пароход вступает в пределы Горьковского края. Здесь первая остановка парохода— **Катунки** (прав. берег). Далее — **Василево** (прав. берег) — одно из старейших поселений на Волге, крупный затон для зимовки и ремонта судов, дачное место. Вблизи Василева совхоз «Ясная Поляна».

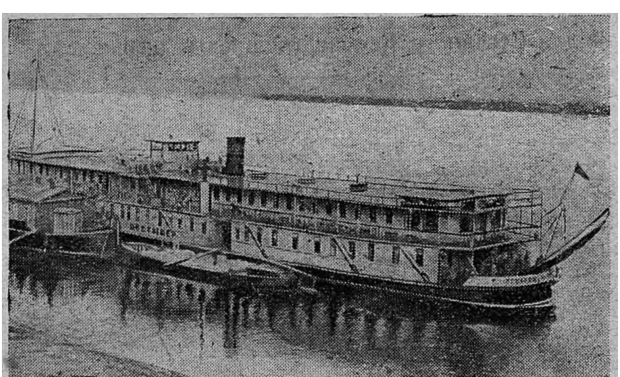
В 23 км ниже Василева, на левом высоком берегу Волги расположен **Городец.** Имеется затон, ведется деревянное судостроение. Городецкая верфь им. тов. Постышева выпустила для московского порта серию теплоходов, вместимостью в 250 чел. («Опыт», «Турист», «Городец» и др.). Такого же типа теплоходы выпущены для Сталинграда и Горького (линия Городец — Горький).

Последняя пристань перед Горьким — **Балахна** (прав. берег), когда-то небольшой городок. В древности здесь занимались солеварением, позднее — судостроением. В настоящее время Балахна —

крупный пункт края. Работает мощная электростанция — ГорГРЭС.

Балахнинский бумажный комбинат им. Дзержинского, немного ниже балахнинской пароходной пристани у поселка Правдинск, начат постройкой в 1926 г. Вступила уже в эксплоатацию 3-я очередь. Бумкомбинат является не только самой крупной, но технически и самой передовой бумажной фабрикой в Европе: он дает свыше 60% всей газетной бумаги в СССР. На бумаге комбината печатается центральный орган нашей партии ленинская «Правда».

Ниже, не доезжая 8 км до Горького, на правом берегу Волги внимание туриста привлекут заводские постройки «Красного Сормова» — металлозавода и судостроительной верфи. Здесь вырос целый городок с десятками тысяч человек рабочего населения.

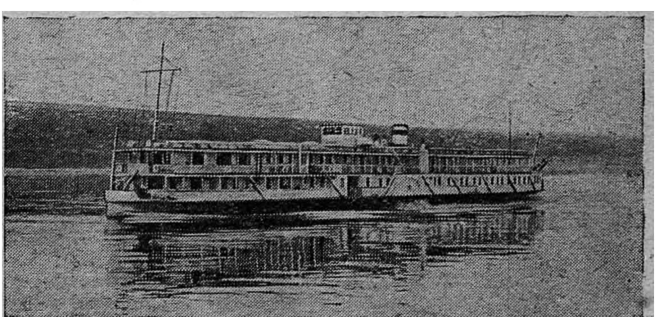


Теплоход пассажирской линии Пермь—Астрахань „Постышев" (построен „Кр. Сормовым") ●●●

В настоящее время Сормовский завод реконструируется и специализируется на судостроении и паровозостроении. С реконструкцией завода «Красное Сормово» продукция его значительно возрастет.

Судостроительная верфь выпустила ряд лучших волжских, камских и окских пассажирских пароходов («Спартак», «Володарский», «М. Калинин», «III Интернационал», «В. Ульянов-Ленин», «Карл Маркс», «1 мая», «Дм. Фурманов», «Ал. Рыков», «Рабочий», «Гражданка», «Роза Люксембург», «Пам. Хохрякова», «Менжинский», «БашЦИК», «Каганович», «Память Покровского», «Постышев», «Ив. Кабаков», «Маршал Ворошилов», «Ошвинцев» и др.), серию грузовых теплоходов («Грузия», «Карелия», «Калмыкия», «Абхазия», «Армения» и др.), ряд мощных 1200-сильных буксирных пароходов («Кр. Шахтер», «Индустриализация», «Коллективизация»), несколько нефтеналивных морских судов для Каспийского моря и много других.

Строится мощный ледокол, заказанный Главрыбой для Северного Каспия (мощность 1200 л. с.).



Пароход скорой линии Горький—Астрахань „Лермонтов“

Новые теплоходы для открываемой в 1937 г. пассажирской линии Москва — Калинин заказаны заводу «Красное Сормово». Им же будут построены теплоходы и для линии Москва — Уфа в направлении через строящийся канал — Рыбинск — Горький.

Для туриста интересны рабочий поселок в Сормове, дворец культуры. — они дают яркое представление о жизни и быте советского рабочего. Сормово связано с Горьким автобусным и трамвайным сообщениями, а также небольшими пароходиками, которые отправляются в Горький каждый час.

Ниже Сормова пароход минует новый железнодорожный мост через Волгу, построенный в течение 13 месяцев (открыт 25 декабря 1933 г.), товарные пристани (так называемые сибирские, расположенные на низменном левом берегу), устье Оки и подходит к городским пристаням.

Горький открывается с палубы парохода еще издали. Точно подернутые легкой дымкой тумана, вырисовываются перед взором туриста террасы домов, зелень с'ездов и садов, красиво спускающихся к Волге и Оке.

Горький

Горький (прав. берег), бывш. Нижний-Новгород, один из красивейших городов СССР, живописно раскинулся при слиянии Волги и Оки.

Большая часть города выстроена на горах, меньшая — узкой полоской тянется вдоль берега. Верхняя часть лучшая, наиболее благоустроенная, с главной улицей Я. Свердлова; на нижней — главная улица, Кооперативная, тянется параллельно Нижневолжской набережной, у которой расположены береговой и плавучий речные вокзалы и пароходные пристани транзитных и местных линий.

Обе части города соединяются двумя линиями трамвая и целым рядом благоустроенных с'ездов.

Курской ж. д. (московско-горьковской веткой) Горький соединяется с Москвой (440 км), веткой Московско-Казанской ж. д. — с главными магистралями этой дороги (Москва — Свердловск, Москва — Сызрань) и вновь отстроенной железной дорогой Горький — Котельнич с Вяткой, Уралом и Сибирью.

В городе 4 вокзала. Первый, Московский, в Канавине (сюда прибывают поезда из Москвы) соединен с пристанями Горького и верхней частью города двумя трамвайными линиями (вокзал — кремль, через Кооперативную ул., и вокзал — пл. 1 мая через Похвалинский с'езд и Прядильную); от Московского вокзала идут трамваи по Канавину к дворцу культуры в Молитовку, Красную Этну, автозавод и Сормово. Автобусы в Сормово также отправляются от Московского вокзала.

Второй Московско-Казанский вокзал, так называемый Ромодановский, расположен на набережной Оки, выше окского моста (для пешеходов, конного, трамвайного и автобусного движения). Третий вокзал жел.-дор. линии Горький — Котельнич выстроен напротив Горького, у с. Бор на Моховых горах; четвертый вокзал жел.-дор. линии на Сормово и Балахну, расположен в Канавине, в 2 км от Московского вокзала.

1 мая 1933 г. вступил в эксплоатацию вновь построенный постоянный мост через Оку, заменивший плашкоутный мост. Открыто жел.-дор. движение по новому мосту через Волгу выше сибирских пристаней; им соединяются линии Горький — Котельнич с Московско-Горьковской ж. д. Намечается сооружение жел.-дор. моста выше Горького по Оке, у села Новинок, около автозавода.

Начинается строительство железнодорожной линии Горький — Шемордан — звена сибирской сверхмагистрали. Линия эта прорежет лесной заволжский массив; по ней Горьковский край будет получать сибирский хлеб, уральские металлы и кузнецкий уголь.

Левый берег Оки — Канавино вместе с Сормовым также входят в состав Горького. К городской черте Канавина, вплотную примыкающей к территории быв. Нижегородской ярмарки, отнесены все населенные пункты быв. Канавинского района, включительно до Карповки, где расположен вновь выстроенный завод фрезерных станков, один из лучших станкостроительных заводов.

За Карповкой идет Монастырка, где находится гигант-автозавод. Горьковский автогигант, вступивший в ряды новостроек в 1932 г., осваивает свою полную мощность (140 тыс. автомашин в год). Ни в Европе, ни в Америке нет автозаводов, равных горьковскому. По своему внешнему виду, архитектуре, по внутреннему оборудованию и технологическому процессу — это единственный в мире завод, выстроенный и оборудованный по последнему слову техники. В Канавине внимание туриста привлекут рабочие кварталы (Ленгородок) и дворец культуры им. Ленина.

Горький — пролетарский центр края. На основе величайших успехов социалистического строительства, достигнутых рабочим классом под руководством ленинской партии, Горький после революции превратился в один из крупнейших промышленных центров Советского Союза. Здесь сосредоточена основная промышленность края. Валовая продукция промышленности Горького за последние пять лет выросла в 4 раза, а по сравнению с довоенным уровнем в 8 раз.

Крупнейшие гиганты социалистической индустрии — автозавод им. Молотова, станкозавод, стеклозавод, реконструируемое Кр. Сормово — краса и гордость не только Горьковского края, но и всего Союза. Их ввод в действие, реконструкция и расширение других старых заводов на новой передовой технической базе обеспечивают дальнейший рост промышленной продукции города.

Население Горького за годы революции возрос-

ло с 160 тыс. до 550 тыс. чел., из которых рабочих свыше 150 тыс. чел.

Горький один из крупных культурных центров СССР. Здесь значительное количество вузов, техникумов, университет, институт инженеров водного транспорта, индустриальный, медицинский, инженерно-строительный, педагогический институты, комвуз.

Достигнуты большие успехи в улучшении жилищных и культурно-бытовых условий рабочих и трудящихся масс города. За последние годы жилищный фонд города значительно увеличился, построены трамвайные линии, связывающие рабочие районы с центром (Мыза, Сормово, автозавод и др.), значительно расширено водопроводное хозяйство, построены сормовские и канавинские дворцы культуры, в рабочих районах построен ряд школ, больниц и бань. Главные улицы города асфальтированы.

Старый купеческий Нижний, с его утопавшими в грязи окраинами, коренным образом переобразовался благодаря классовой политики советской власти.

Выстроены заново Ленинский городок, Рыковский, Калининский, Володарский поселки в Сормове, соцгородки в автозаводе и в дзержинском химкомбинате.

Исключительное географическое положение Горького, расположенного при слиянии двух мощных рек, на стыке трех железных дорог, соединяющих его со всеми важнейшими районами СССР, наличие крупной фабрично-заводской промышленности, богатство культурных и исторических памятников, революционное прошлое города и его блестящее будущее, в связи с широким социалистическим строительством, делают город исключительно интересным и содержательным для туристов и экскурсий.

Туристу следует побывать в кремле, чрезвычайно красиво расположенном на крутой горе над

Волгой. Величественные стены и башни кремля, овеянные старинными легендами, напоминают о прошлом, когда они служили защитой для города от набегов кочевников. Со стен кремля открываются обширные виды на Волгу, Оку и левый низменный берег; под стенами кремля имеются древние подземные ходы.

Из башен кремля самая древнейшая Дмитровская; третья от нее влево от Советской площади — Коромыслова, от Советской площади интересно пройти по Верхневолжской набережной, на которой расположены отделения горьковского краевого музея (художественный, историко-бытовой и революции — Верхневолжская набережная, д. № 6 и 10). Рядом с ними радиостанция. Здесь, с откоса, открываются дивные виды на заволжские дали.

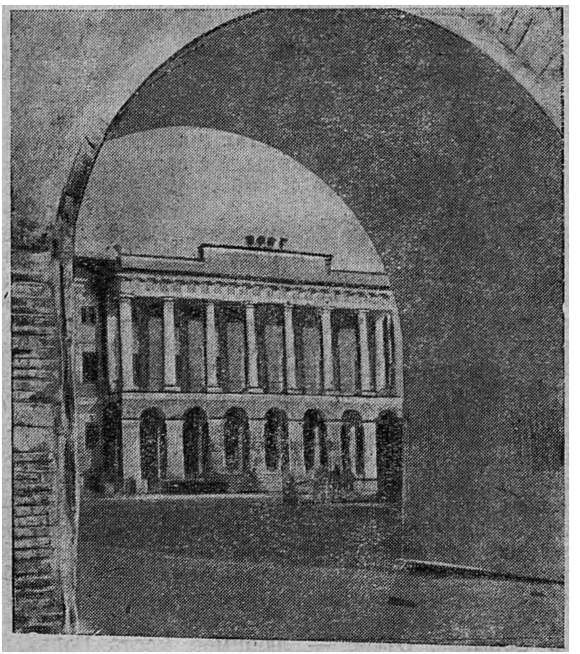
Уроженцы г. Горького и губернии: Максим Горький, Я. М. Свердлов. П. И. Мельников-Печерский, Н. А. Добролюбов, П. Я. Чаадаев, Н. И. Лобачевский. В Горьком родились брат В. И. Ленина, Александр Ульянов, казненный по делу 1887 года, и старшая сестра Владимира Ильича А. И. Ульянова-Елизарова. В 60-х годах прошлого столетия здесь, в губернской гимназии (ныне педфак), преподавал отец Ленина И. Н. Ульянов.

В Нижегородской губернии было имение А. С. Пушкина — Болдино, где он жил и работал в 1830—31 гг. В Нижнем жил Т. Г. Шевченко (1857—1858 гг.), здесь «зачалил за кольца» В. Г. Короленко.

Отдельные общественные слои нижегородцев получили в литературных произведениях Горького блестящие отображения: купечество, мещанская среда («Фома Гордеев», «Дело Артамоновых»), босяки («На дне»); картины революционного движения («Мать»), написаны по эпизоду, имевшему место в Сормове. Откос — любимое место Горького. Здесь произошли его встречи с Петропавловским-Карониным и Короленко.

Из новейших зданий города обращают внимание

краевой дом советов в кремле, гостиница «Интуриста» и здание крайфинотдела на ул. Свердлова. На этой улице помещается зимний театр, существующий свыше 130 лет. Закончен постройкой оперный театр. Центральная библиотека им. Ленина (крупнейшая в крае) расположена на Варварке, д. 3. Здесь же музей им. Горького, в нем ряд экс-

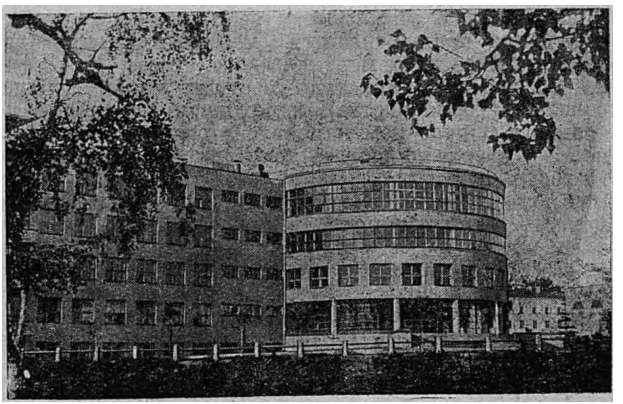


Педфак в Горьком.

понатов, связанных с жизнью и творчеством писателя в Нижнем-Новгороде.

Горький — крупнейший речной порт СССР, узел главнейших магистралей волжского транзита — пассажирского, нефтеналивного и сухогрузного. Отсюда пароходом можно доехать до Ржева, Калинина, Ленинграда, Перми, Березников, Чердыни, Архангельска, Астрахани, Москвы, Калуги, Вятки и Уфы. Белое, Балтийское и Каспийское моря связаны с Горьким водным путем. Для экскурсий и туристов город является отправным пунктом.

После ряда экскурсий по городу и его заводам (автозавод, «Кр. Сормово») туристы и экскурсанты следуют далее. Москвичи, ленинградцы едут главным образом на Нижнюю Волгу, в Астрахань, или же на Сталинград, откуда железной дорогой в Кисловодск, и через Новороссийск в Крым и на черноморское побережье. Уральцы и сибиряки едут



Краевой дом советов в Горьком.

главным образом в Москву. В последние годы значительное количество туристов едет через Горький новыми беспересадочными пароходными линиями Москва — Уфа и Москва — Архангельск.

Всесоюзное Акционерное о-во «Интурист» в Горьком имеет представительство. Основной волжский маршрут «Интуриста» — Горький — Сталинград. Из Горького интуристы едут на пароходах скорой линии, отделанных весьма комфортабельно, снабженных всеми удобствами для длительной поездки.

О-во пролетарского туризма и экскурсий (ОПТЭ) в Горьком имеет краевой совет и несколько туристских баз. Волжский маршрут ОПТЭ: Горький—Астрахань. Туристы ОПТЭ из Горького едут на пароходах специальной линии в особые дни. Подробности можно узнать в Горьковском краевом совете и в ЦС ОПТЭ (Москва, Ветошный ряд, д. № 9), а также в специальных проспектах, выпускаемых этим обществом.

В пределах горьковского рейда по Волге и Оке сообщение поддерживается маленькими пароходиками горьковского механического треста (пристань на Волге, около пристани местных линий Верхневолжского пароходства), пароходики эти ходят не только в поперечном направлении, но и в продольном — вверх по Волге до Сормова, вниз — до Моховых гор.

Кроме того местное сообщение поддерживается пригородными линиями Верхневолжского речного пароходства вверх по Волге до Василева, с заходом в Сормово, в Правдинск (балахнинский бумкомбинат) и вниз до Кстова и Великого врага, с заходом в Сопчино — затон им. Молотова.

Для туриста интересны экскурсии вверх по Волге в Сормово и Балахну, и по Оке на автозавод им. Молотова.

Окрестности Горького живописны, богаты красками и интересны. Благодаря удобному сообщению (автобус, трамвай, местные пароходы) окрест-

ности доступны, очень интересны экскурсии по Волге вниз от Горького на Моховые горы, в Печоры, Кстово и Великий враг.

Нижний-Новгород основан в 1221 г. С постройкой в 1511 г. нижегородского кремля он играет роль передового укрепленного пункта Московского государства. В 1817 г. в Нижний была перенесена Макарьевская ярмарка. В 1929 г. Нижний-Новгород стал краевым городом Нижегородского края. В 1932 г., в год 40-летия литературной деятельности великого пролетарского писателя Максима Горького, Нижний-Новгород был переименован в г. Горький, Нижегородский край — в Горьковский край.

Справочные сведения:

Гостиницы:
№ 1 — Благовещенская слобода, д. 2,
№ 2 — Ошара, 6,
№ 3 — Осыпная, 22,
№ 4 — Кооперативная, 10,
№ 5 — бывш. Россия — Советская пл., 2.

Интуриста — ул. Свердлова, рядом с театром.

Лучшие гостиницы — № 5 и «Интурист», здесь же и лучшие рестораны.

Главный почтамт — Кооперативная ул., д. 24.

Центр. библиотека им. Ленина — Варварка, д. 3.

Краевой музей — Верхневолжская набережная, д. № 6 и 10.

Музей им. Горького — Варварка, 3.

Краевой Совет ОПТЭ — Варварка, 3.

Краевой дом советов — кремль.

Зимний театр — ул. Свердлова.

Верхневолжское речное пароходство — Кооперативная, 13.

Трамвайные линии (основные):

Вокзал — кремль — через Кооперативную ул.

Вокзал — пл. 1 мая через Похвалинский с'езд и Прядильную ул.

Круговая — ул. Свердлова, пл. 1 мая, Острожная пл., Осыпная.

Советская пл. — Мыза.
Канавино — Сормово.
Канавино — автозавод.

От Горького до Казани (430 км)

После слияния с Окой Волга становится значительно шире и глубже. Ниже Горького берега принимают характерные для Волги очертания — правый берег возвышенный, горный, почти всегда покрыт растительностью — продолжение Дятловых гор, на которых расположен Горький; левый берег — низменный, луговой, с поймой.

В половодье, когда уровень воды поднимается на 12 и более метров выше обычного, все низкие места заливаются водой.

Волга от Горького до Астрахани наиболее интересна для туриста. На этом участке реки ряд крупных об'ектов социалистического строительства первой пятилетки: Горький — автозавод, Саратов — комбайнзавод, Сталинград — тракторный завод им. Дзержинского, Астрахань — консервный комбинат им. Микояна. Новые электростанции (казанская, саратовская, сталинградская и др.), тысячами «лампочек Ильича» ярко осветившие Поволжье, мощные совхозы и колхозы, покрывшие берега Волги — все это свидетельствует о победах рабочего класса, достигнутых под руководством коммунистической партии. На этом же плесе Волги намечается сооружение волжских гидростанций.

От Горького начинается увлекательное путешествие по Волге. До устья Камы река наиболее оживлена. От Горького до Астрахани пять пассажирских линий — две скорых, почтовая, пассажирская и грузопассажирская, две ежедневных камских до Перми, почтовая линия Рыбинск — Пермь и пассажирская Горький — Пермь; две местных линии до Работок и Исад и несколько дачных до

Кстова и Вел. врага. Бельские пароходы идут сквозным рейсом из Москвы через Горький на Каму и Белую до Уфы. Вятские пароходы до Горького не доходят, заканчивая свои рейсы в Сокольках.

В астраханских скорых, почтовой и пассажирской линиях совершают рейсы крупнейшие пароходы — лучшие речные суда в Европе («Спартак», «Володарский», «М. Калинин», «III Интернационал», «К. Маркс», «В. Ульянов-Ленин», «Урицкий», «К. Либкнехт», «Парижская коммуна», «25 Октября», «Тургенев», «Лермонтов» и др.). Роскошно отделанные, они представляют максимум удобств для пассажиров и туристов.

Одноместные, двухместные и трехместные каюты с мягкими диванами для первой и второй категории (быв. I и II классы), обширные с зеркальными окнами столовые, стильные салоны, широкая палуба для прогулок, пианино, библиотеки, ванна, душ, радио, парикмахерские — все это к услугам пассажиров. Все пароходы снабжены хорошими буфетами, имеют электрическое освещение, паровое отопление (ранней весной и поздней осенью).

Из окон кают, столовой, салона или с палубы пассажиры, туристы все время могут любоваться живописными видами.

Встречается много пассажирских пароходов, идущих не только в Астрахань, но и на Каму в Пермь, на Белую в Уфу, пароходов экскурсионных линий и др.

На этом участке Волги значительное грузовое движение — сухогрузное и нефтеналивное. С вольских цементных заводов идет цемент, из Владимировки — соль, из Астрахани — караваны с нефтью и нефтепродуктами в Москву, Ленинград и др. крупные центры Союза. Из Астрахани также отправляют на пароходах рыбу, хлопок, фрукты. Поздней осенью по Волге идет хлеб с Камы и Белой, а также из районов Куйбышевского, Саратовского и Сталинградского края.

Встречается также много плотов и судов с лесом, идущим с лесных рек — Унжи, Ветлуги.

При поездке по Волге от Горького до Астрахани пароход последовательно проходит Горьковский край в его горной части, затем Марийскую автономную область и Чувашскую АССР, западную часть Татарской АССР (слева остается Кама). Куйбышевский край пересекается в его центральной части, потом пароход идет Саратовским и Сталинградским краем.

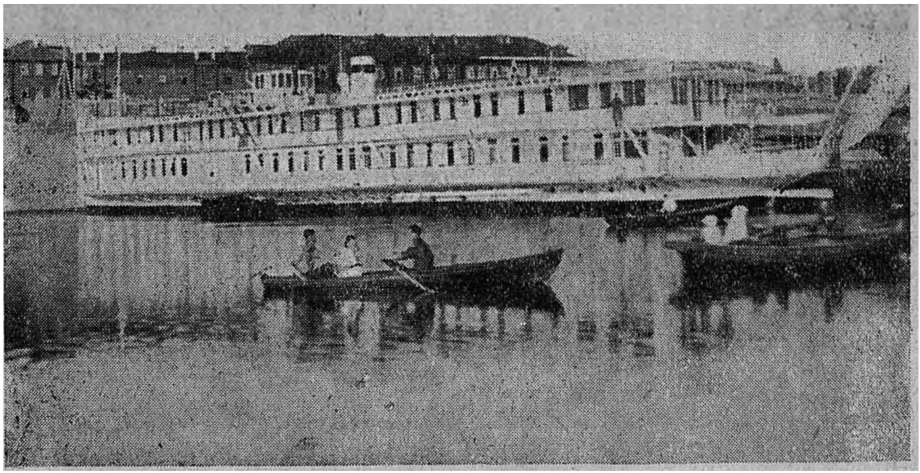
Местами по берегам мы наблюдаем разработку недров и добычу разнообразных ископаемых — строительного камня, извести, мела, торфа, сланцев и др. За линиями берегов развертываются колхозные и совхозные поля. В ряде пунктов видны железные дороги, мосты, пристани, перегрузочные механизмы.

На плесе Горький — Астрахань железные дороги подходят к Волге в следующих пунктах: в Горьком — Курская и Моск.-Казанск. жел. дор., у Моховых гор — Курская жел. дор.; в Казани — Московско-Казанская; в Ульяновске, Самаре и Батраках — Самаро-Златоустовская; в Сызрани — Западная и Моск.-Казанская; в Вольске, Саратове, Энгельсе и Камышине — Рязано-Уральская; в Сталинграде — Юговосточная; во Владимировке и Астрахани — Рязано-Уральская.

Волга пересекается железнодорожными мостами в Вязовых (выше Казани), Ульяновске, Батраках (выше Сызрани) и вновь построенным мостом в Увеке (ниже Саратова).

От Горького до Астрахани в Волгу впадают Керженец, Ветлуга, Кама, Б. Иргиз — с левой стороны; Сура, Свияга, Уса, Камышинка — с правой.

Когда пароход отойдет от горьковского речного вокзала, одного из лучших речных вокзалов на Волге, внимание туриста привлечет на левом берегу, в районе рейда, село Бор. Здесь новый гигант — стеклозавод, выполняющий сложные зака-



●●● Затон им. Молотова. Пароход скорой линии Горький—Рыбинск „Рабочий"

зы (специальные стекла для стратостата, заказы Эпрона и пр.). 1936 год — начало работы нового цеха, производящего небьющееся стекло «сталинит».

Далее затон Сопчино (лев. берег) — зимовка судов и судоремонтные мастерские им. Молотова, крупнейшие на Волге. За время существования советской власти небольшой затон и кустарные мастерские превращены в мощную базу капитального ремонта паровых судов, главным образом пассажирских пароходов транзитных и местных линий Волги и Камы.

Ниже Сопчина Волга делает изгиб. Начинается кстовское колено. Струя воды, ударяясь в правый берег, имеет здесь большую скорость. Во время ледоходов в кстовском колене образуются заторы льда, которые приходится ликвидировать подрывными работами. Ниже Кстова, по имени которого названо колено, изгиб — Великий враг (прав. берег), — дачное место. Далее Безводное (прав. берег). Весной пристань на воложке, летом на Волге у острова.

В 55 км от Горького при впадении в Волгу р. Кудьмы — село Кадницы (прав. берег). Местное население почти сплошь работает на речном транспорте в качестве капитанов, лоцманов, матросов. Кадницкие Сутырины, Бовины известны на всю Волгу. Из села Запрудного Кадницкого района вышел знатный капитан Волги стахановец Н. И. Чадаев (нефтевоз «Степан Разин»).

Напротив Кадниц затон «Парижская Коммуна» (быв. Жуковский) — здесь зимовка и ремонт судов пассажирского и буксирного флота.

В 10 км ниже — **Работки** (прав. берег), первая пристань для транзитных пароходов. Село это и весь прилегающий к нему район (с. Слободское) почти исключительно населен водниками.

Проехав еще 26 км, пассажир увидит с левой стороны устье «быстрой и омутистой» реки Керженца, проходящей по глубоким керженским лесам.

где когда-то находились старообрядческие скиты. Жизнь и быт этих скитов художественно описаны в романах П. И. Мельникова-Печерского. Он собрал здесь богатые материалы, положенные в основу его романов: «В лесах» и «На горах».

Приблизительно в 8 км ниже по левому берегу Волги расположен Макарьев — крошечный городок, приютившийся под стенами древнего Макарьевско-Желтоводского монастыря. Здесь до 1816 г. была известная Макарьевская ярмарка, по своим оборотам крупнейшая в царской России; позднее она была переведена в Нижний-Новгород, ныне Горький, где с перерывами просуществовала до 1930 г.

Макарьевский монастырь основан в XIV веке; теперь здесь детгородок. С Волги монастырь красив и виден далеко и сверху и снизу. Пассажирские пароходы к Макарьеву не пристают, они останавливаются напротив, в Лыскове (прав. берег), районном городе, находящемся в 6 км от Волги. Лысково имеет кожевенные и солодовенные заводы, техникумы. Пристань называется **Исады,** по имени села, у которого пароходный дебаркадер стоит только в разлив; затем пристань переводится выше, к лугам, почти напротив монастыря.

Исады живописно расположены на Фадеевых горах. Отсюда начинается яблочный район. Население занимается разведением садов, которые в урожайные годы дают водному транспорту значительное количество груза, свыше 100 тыс. тонн. Среди пристаней этого яблочного царства следует отметить: Просеки (прав. бер.), Белоозериха (прав. берег), **Бармино** (прав. берег), Сомовка (прав. берег), Разнежье (лев. берег), Фокино (прав. берег), Васильсурск (прав. берег).

Небольшой городок **Васильсурск** очень живописен, он стоит в 1 км ниже устья р. Суры, судоходной на расстоянии свыше 100 км. Весь в зелени, Васильсурск одно из лучших мест летнего отдыха на Волге. Здесь имеются дачи, дома отдыха

ряда организаций и учреждений. С левой стороны к Васильсурску примыкают березовые рощи, по склону к Волге расположены утопающие в зелени большие яблоневые сады. Жители Васильсурска занимаются рыболовством. Сурская стерлядь широко известна.

За Васильсурском правый берег горист, покрыт местами лесом, прорезан оврагами и долинами. Волга здесь поворачивает к северу. В 27 км ниже село **Юрино** (лев. берег), с богатой усадьбой и роскошным парком, которые видны с палубы парохода. Юрино известно кожевенным промыслом, клееварением, выделкой рукавиц и сандалий. Ниже, с левой стороны в Волгу впадает одна из крупнейших лесных артерий Волжского бассейна Ветлуга, сплавная и судоходная река, текущая по лесистой местности. (Опис. см. ниже, стр. 262).

За устьем Ветлуги — **Козьмодемьянск** (прав. берег) — центр Горномарийского района. Город имеет несколько лесопильных заводов. Это культурный центр правобережных марийцев, столица которых Йошкар-Ола находится в стороне от Волги, на левом берегу. В Козьмодемьянске имеется национальный горно-марийский театр. Начинаются работы по строительству жел.-дор. линии Йошкар-Ола — Козьмодемьянск. Ветка сыграет крупную роль в освоении лесных массивов Горьковского края. Общее протяжение линии 67 км.

За Козьмодемьянском Волга круто поворачивает к юго-востоку, фарватер ее разбивается на рукава, река становится шире. Правый нагорный берег отходит, затем приближается у Ильинки, расположенной в живописной местности, окруженной дубовой рощей. **Ильинка** (прав. берег) — дачное место, дом отдыха Чувашпрофсовета.

Следующая остановка парохода — **Чебоксары** (прав. берег) — центр Чувашской Автономной ССР. Здесь сосредоточены административные учреждения Чувашской республики, имеются театр, звуковое кино, радиовещательная станция, научно-

исследовательский институт краеведения, ряд техникумов. Город растет; за последние годы построен ряд новых зданий, видных с борта парохода (дом правительства, дом колхозника, дом ученых).

Чувашия дает прекрасный пример того, что «период диктатуры пролетариата и строительства социализма в СССР есть период расцвета национальных культур, социалистических по содержанию и национальных по форме» (Сталин).

За Чебоксарами пароход идет по прямому направлению около часа; благодаря прямоте фарватера удаляющийся город все еще виден в живописной панораме. В 33 км ниже — **Мариинский посад** (прав. берег), лесная пристань; имеется лесной техникум и школа по обработке дерева. Напротив — устье сплавной реки Большой Кокшаги. Ниже в Волгу впадает с левой стороны река Мал. Кокшага.

Следующая остановка парохода — **Козловка** (прав. берег), здесь на берегу Волги, ниже пароходной пристани, комбинат строительных деталей. В 7 км ниже, на левом берегу Волги, строительство мощного бумажного комбината в Лопатине.

Далее Волга выходит из пределов Горьковского края и вступает в Татреспублику.

За Козловкой близ Вязовых Волгу пересекает жел.-дор. мост Московско-Казанской жел. дор., линии Москва — Казань — Свердловск, соединяющий кратчайшим путем Москву с Сибирью. Почти против моста на левом берегу — судостроительный завод «Кр. металлист». К навигации 1936 г. здесь строится первый в СССР электроход. В 4 км ниже, с правой стороны, в Волгу впадает Свияга, текущая на расстоянии 395 км параллельно Волге, но в противоположном направлении.

Свияга судоходна от устья на небольшом расстоянии (4 км), до г. Свияжска (прав. берег.). В Свияжске ряд архитектурных памятников XVI—XVIII веков, фресковая живопись, город интересен

как уголок древне-русского искусства. С парохода виден расположенный на правом берегу Свияги, ближе к устью, б. Макарьевский монастырь, в котором в настоящее время трудовая коммуна.

Затем пароход подходит к возвышенному правому берегу — идут Услонские горы. Отсюда в 1918 г. красные войска артиллерийским огнем выбивали чехословаков из Казани. Ниже село Верхний Услон, расположенное на склоне высокого берега, покрытого богатой растительностью. Верхний Услон — дачное место, связан с Казанью пароходным сообщением (местная линия).

На противоположном берегу крупный центр Поволжья — столица Татарской автономной советской социалистической республики — Казань.

Казань

Казань (лев. берег), расположенная на высоких холмах, очень красива. Среди массы зданий рельефно выделяется кремль и Сумбекина башня.

Московско-Казанской ж. д. Казань соединяется с Москвой (795 км), Уралом, Сибирью. Вокзал расположен почти в самом центре города.

Пристани ставятся весной на реке Казанке, близ кремля, а в остальное время в 8 км от центра. От этих пристаней, называемых Устье, до центральной улицы (ул. Баумана) езды трамваем 40—45 мин., автомобилем около 20 мин. На осмотр города с поездкой от пристани и обратно необходимо не менее 2½—3 часов.

Население в Казани превышает 225 тыс. чел.

Казань — крупнейший и старейший культурный центр Поволжья. В середине XVIII века здесь была открыта первая провинциальная гимназия, немного позднее в Казани возникла первая типография для книгопечатания на восточных языках. С 1811 г. здесь стала выходить первая провинциальная газета «Казанские известия». Казанский университет, первый по времени возникновения на

Волге, существует с 1804 г. В нем учились В. И. Ульянов-Ленин, Л. Н. Толстой, С. Т. Аксаков.

В. И. Ленин был принят в Казанский университет в 1887 году, по окончании симбирской гимназии. Он пробыл студентом недолго, всего около 4 месяцев. За участие в студенческой сходке В. И. был арестован, исключен из университета и выслан в деревню Кокушкино, ныне Ленино, в 45 км от Казани. На улице Ленина (бывш. Первой Горе) сохранился дом, в котором жил Владимир Ильич.

Для туриста в Казани интересны дом татарской культуры, центральный музей и кремль. При входе в главные ворота кремля находится старинная Спасская башня. Интересно осмотреть Сумбекину башню, бывшую минаретом главной Муралеевой мечети.

В Казани много высших учебных заведений: университет, институт усовершенствования врачей, медицинский институт, химико-технологический институт, институт авиации, научно-исследовательский институт химии им. Бутлерова, астрономическая центральная обсерватория им. Энгельгардта, татарский научный институт краеведения.

В Казани — известный завод, изготовляющий мыло, глицерин, олеин, салолин, свечи и пр. Казань служит рынком для сбыта кустарных изделий района.

Закончены постройкой казанская теплоэлектроцентраль мощностью 20 тыс.-квт, фабрика кинопленки, мясокомбинат. Накануне пуска ряд крупнейших предприятий: машиностроительный комбинат, вагоностроительный завод и завод синтетического каучука.

В городе ряд трамвайных линий (пристань — ул. Баумана, вокзал — Суконная слобода, крепость — авиастрой и др.).

Казань основана в XIII веке. Первоначально находилась в 45 км выше по р. Казанке. Перенесена на нынешнюю территорию в XIV веке. В 1552 г. Казань была взята русскими.

В 90-х годах прошлого столетия в Казани возник социал-демократический кружок, в котором принимал участие В. И. Ленин. 1905 г. ознаменовался здесь крупным столкновением рабочих с полицией, напавшей вместе с черносотенцами на рабочую демонстрацию. После февральской революции крестьянское движение охватило почти всю губернию. Переход власти в руки рабочих и крестьян встретил в Казани яростное сопротивление буржуазии.

В 1918 г. буржуазными татарскими кругами была создана Забулачная республика, просуществовавшая около 2 месяцев. В августе того же года Казань была захвачена чехословаками, 10 сентября Красная армия очистила город от белогвардейцев и чехословаков, в городе установилась советская власть. При образовании Татарской автономной республики Казань стала центром Татарии.

Справочные сведения:

Гостиницы: «Казанское подворье», «Гранд-Отель», «Татарстан» — на ул. Баумана.

Дом татарской культуры — ул. Островского, 10.

Татарский ЦИК — кремль.

Татарский СНК — кремль.

Университет — ул. Чернышевского, 16.

Центральный музей — ул. Чернышевского, 2.

Ботанический музей — ул. Чернышевского, 33.

Центральный дом крестьянина ЦИК Татарской АССР — Университетская, 24.

Почта и телеграф — Телеграфный пер., 3.

Междугородная телефонная станция — ул. Чернышевского.

Центральная телефонная станция — ул. Баумана, 17.

Пристанское отделение почты и телеграфа — Устье, пловучий речной вокзал волжских пароходств.

В окрестностях Казани интересная Раифская пустынь — станция Васильево, Моск.-Казанской жел. дор., в 20 км от Казани. В Раифе сохранились памятники крепостного зодчества XIV века.

От Казани до Ульяновска (230 км)

Под самой Казанью, от устья реки Казанки, Волга делает крутой резкий поворот к югу. Правый берег здесь возвышенный, местами лесистый, левый — низменный.

Возвышенный правый берег здесь в различных местах носит и разные названия. В 20 км ниже устья Камы идут Сюкеевские горы, далее Тетюшские, за ними Зольные и Щучьи, ниже которых идут Ундорские. Высота их достигает 150 м.

В 50 км ниже Казани село Красновидово (прав. берег), здесь одно время жил Максим Горький. Далее в 4 км, на возвышенности, носящей название Юрьевских гор, расположено село Антоновка, замечательное своими садами, покрывающими площадь свыше 150 га. Антоновка — родина известного сорта яблок антоновки. Здесь весь правый берег до пристани Камское устье изобилует известковыми меловыми слоями.

Первая остановка транзитных пароходов **Камское устье** (прав. берег), — крупный транспортный узел, перевалочная пристань для грузов, идущих с Камы, Вятки, Белой на Ниж. Волгу и обратно. Грузооборот пристани достигает 3 млн. тонн. Здесь формируются плоты, идущие с Камы на Нижнюю Волгу, и нефтяные воза, идущие на Верхнюю Волгу и Ленинград; здесь пересаживаются пассажиры камских и бельских пароходов на волжские, идущие вниз, и низовых волжских, идущих из Астрахани — на камские и бельские. В августе и начале сентября на пристани Камское устье масса яблок. Имеется радиостанция, обслуживающая главным образом нужды водного транспорта.

Пейзаж, открывающийся далее вниз по реке, воспроизведен художником Репиным в его картине «Бурлаки».

Немного ниже, в 3 км в Волгу с левой стороны впадает ее главный приток Кама. Весной здесь необыкновенно широкий разлив. После слияния Волги с Камой Волга становится и шире и глубже.

До встречи с Камой Волга протекает по районам хвойных и смешанных лесов. После слияния с Камой Волга идет на юг, в районы с другим климатом, почвой, флорой и фауной. Она постепенно становится степной рекой. Кама ее последний большой приток; далее в Волгу впадают лишь небольшие реки.

Первая пристань после устья Камы — **Переволоки** (лев. берег). Весной, когда здесь все залито водой, пристань стоит ниже в Спасском затоне им. Куйбышева (лев. берег), при устьи реки Бездны. На р. Бездне находится большое с. Бездна в 35 км от пристани Переволоки. Здесь в связи с реформой 1861 г., обманувшей ожидания крестьян, произошли трагические события. В течение месяца бездненские крестьяне волновались под влиянием старообрядческого начетчика Антона Петрова. Генерал-майор Апраксин 12 апреля 1861 г., прибыв в Бездну с войсками, после отказа крестьян выдать ему Петрова, приказал стрелять в мирную безоружную толпу. Было убито 53 человека, ранено свыше 70 чел. (официальные данные). По рассказам очевидцев, пострадавших было свыше 300 чел. Петров по приговору военного суда был расстрелян.

На расстоянии около 20 км от Спасского затона, в селе Успенском, в стороне от Волги, находится крупный исторический и археологический памятник, остатки древней столицы Болгарского царства — Болгар. До настоящего времени здесь сохранились Черная палата, минарет, вал и развалины некоторых зданий, относящихся к XIII веку.

Памятниками древних болгар, помимо развалин каменных зданий, служат арабско-татарские надписи на плитах, часть из которых пошла на постройку церкви в Успенском (пол в церкви), а также коллекция различных предметов домашней утвари, украшений и монет, найденных при раскопках. Наилучшая из этих коллекций хранится в центральном музее Татарии, в Казани.

На этом участке Волги большой интерес для туриста представляет правый берег от села Кирельское, расположенного по склону горы Сокол, где когда-то находился древний болгарский город Ошель, до села Сюкеева. Здесь несколько интересных в геологическом отношении пещер с озерами сероводородной воды и нефтяными ключами. Правый высокий берег спускается к реке крутыми обрывами.

Ниже, на высоте 150 метров над уровнем реки, г. **Тетюши** (прав. берег)—кантон Татарской АССР. В Тетюшском уезде, в селе Христофоровка родилась в 1852 г. известная революционерка-народоволец Вера Фигнер.

За Тетюшами правый берег довольно живописен; горы отходят от Волги, возвращаясь к ней позднее, около пристани **Майна** (лев. берег), расположенной у устья реки того же названия. На реке ведутся лесозаготовки.

Здесь Волга вступает в пределы Куйбышевского края. Путь парохода в границах этого края длится сравнительно недолго. Приволжье, пристань за Сызранью, является последней остановкой в Куйбышевском крае.

В 35 км ниже Майны Волга делает поворот к югу. В горах, которые снова подошли к Волге, в живописном ущелье расположено село Ундоры (прав. берег), в свое время одно из значительных дворянских гнезд быв. Симбирской губернии, славившееся своими «изрядными садами и оранжереями». Минеральные источники, открытые в Ундорах, подробно не исследованы. В настоящее время

Ундорский район известен крупными залежами горючих сланцев, к разработке которых уже приступили.

За Ундорами до Ульяновска пароход идет параллельно горному берегу Волги, который здесь исключительно красив.

Ульяновск

Ульяновск (прав. берег) — Куйбышевского края, соединен Самаро-Златоустовской ж. д. с Москвой (894 км), Уфой. В городе свыше 70 тыс. жителей.

Ульяновск (бывш. Симбирск) расположен не только на правом берегу Волги, но и на правом берегу Свияги, которая течет параллельно Волге, но в противоположном направлении. Город, когда под'езжаешь к нему от Казани, вследствие крутизны горы, почти не виден, он раскинулся по скату к Свияге. Гора покрыта фруктовыми садами, она особенно хороша весной, когда здесь все в цвету.

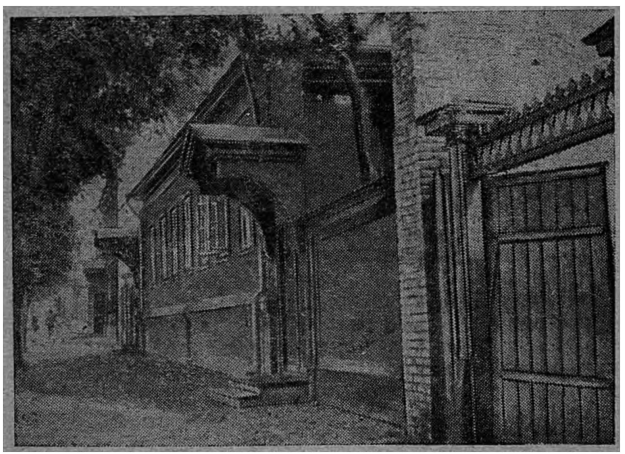
Пароходные пристани и вокзал, находящийся на окраине города, связаны с центром автобусным сообщением. От пристани до центра 5 км, от вокзала до центра (ул. К. Маркса) 4 км. Из города к пристаням идет несколько спусков: лучший — Петропавловский, кратчайший — Смоленский. Им можно в течение 20 мин. подняться в город.

Пароходы в Ульяновске стоят недолго. Чтобы успеть осмотреть хотя бы бегло город и вернуться обратно на пристань, необходимо около 2½ час. Бульвар на гребне горы носит название Венец. В Ульяновске два Венца — Новый и Старый. Новый Венец — ближе к Петроповсловскому спуску. Старый Венец — ближе к Смоленскому. Это любимое место игр и прогулок детей Ульяновых, главным образом Александра и Анны (А. И. Ульянова-Елизарова «Воспоминания об А. И. Ульянове», стр. 39).

22 апреля 1870 г. здесь на Стрелецкой ул. д. 15

(близ Старого Венца) родился вождь международного пролетариата, организатор коммунистической партии и III Интернационала, Владимир Ильич Ульянов-Ленин. В 1924 г. после смерти В. И. Симбирск был переименован в Ульяновск.

Детские и гимназические годы В. И. тесно связаны с городом. Здесь сохранился ряд зданий, связанных с жизнью семьи Ульяновых в Симбирске: 1) Улица 25 Октября (быв. Стрелецкая), д. 15, в котором родился В. И.; 2) Угол Коммунистической и Советской ул. (быв. Спасская), рабфак им. Ленина (быв. 1-я гимназия), в которой учились Вл. Ильич и брат его Александр; 3) ул. Ленина (быв. Московская, д. 48), дом, в котором протекали гимназические годы В. И., — ныне здесь музей им. Ленина.



Дом-музей им. Ленина в Ульяновске.

В стенах дома № 48 за 6 лет его существования после реставрации побывало много тысяч трудящихся Москвы, Ленинграда, Баку, Архангельска, Кавказа, Туркестана, далекого Севера, Читы, Красноярска и иностранные рабочие.

Став подлинно ленинским уголком, музей знакомит посетителей со всеми деталями дома, в котором протекала большая часть симбирской жизни Ильича, где целиком прошли его гимназические годы. При входе в дом-музей посетитель попадает в галлерею, где имеется мемориальная доска с барельефом Владимира Ильича. Надпись на доске: «Здесь жил Владимир Ильич Ульянов-Ленин в 1878—1887 гг.».

Из галлереи турист входит в переднюю, откуда лестница ведет наверх. Здесь две комнаты. Первая — Владимира Ильича, вторая — Александра Ильича. Дверь направо из передней ведет в зал, который соединяется с кабинетом Ильи Николаевича (отца В. И. Ленина). Дверь из кабинета ведет в проходную комнату, которая в настоящее время занята портретами членов семьи Ульяновых.

Рядом находится комната Марии Александровны, матери В. И. Из комнаты Марии Александровны посетитель проходит в столовую, оттуда — во вторую переднюю. Здесь дверь ведет в комнату няни, а лестница наверх — в детскую. В детской наверху помещались младшие сестры В. И. — Ольга Ильинична и Мария Ильинична и младший брат Дмитрий Ильич. Рядом с детской, здесь же наверху, комната старшей сестры В. И. — Анны Ильиничны.

В Музее — ноты, принадлежавшие Марии Александровне, письменный прибор Ильи Николаевича, вышитая подушка работы Ольги Ильиничны, ряд снимков семьи Ульяновых, ряд книг — подлинников, с пометками В. И., классный журнал отметок, детские записочки и пр.

Коллектив работников музея ведет научно-исследовательскую работу, собирает и систематизи-

● ● ● **Картинная галлерея в доме-музее им. Ленина в Ульяновске**

рует материал о казанском, симбирском и самарском периодах жизни В. И. Ленина.

Интересен художественный музей Ульяновска. Он воскрешает былую роскошь здешних дворянских гнезд. Сюда свезены художественные сокровища помещичьих усадеб со всей губернии. Гордостью Ульяновска является дворец книги, имеющий свыше 120 тыс. книг. Здесь же напротив Дворца книги на Новом Венце Краевой музей.

Уроженцы города и губернии: В. И. Ульянов-Ленин, И. А. Гончаров, Н. М. Карамзин, П. и Н. Языковы (геолог и поэт), Д. И. и Д. Д. Минаевы (поэты), Н. И. Тургенев (декабрист).

Следует пройти на Новый Венец — бульвар, идущий по гребню горы, отсюда чудесный вид, редкий даже на Волге. Сравниться с ним может только вид с кремля в Горьком.

Симбирск основан в 1648 г.; в 1670 г. он был взят атаманом Ст. Разиным. Во время гражданской войны Симбирск был взят чехословаками благодаря измене полковника Муравьева (1918 г.). Мятеж Муравьева находился в тесной связи с левоэсеровским восстанием в Москве. В течение нескольких дней мятеж был подавлен. На здании, Краснознаменной школы им. Ленина, где был убит Муравьев, имеется соответствующая доска.

Историку Н. М. Карамзину, уроженцу этого города, еще в 40-х годах прошлого столетия поставлен памятник, интересный по замыслу, но неудачный по выполнению (муза истории Клио на мраморном четырехугольном пьедестале). К дому, где родился И. А. Гончаров, прибита доска с надписью и барельефом. На Советской ул. сохранился дом поэта Языкова, в котором останавливался А. С. Пушкин.

Из окрестностей Ульяновска следует отметить Киндяковку в 6 км от города (первая остановка поезда по направлению к Москве): из города в Киндяковку можно проехать автобусом до вокзала, откуда пешком. Здесь у И. А. Гончарова созрел

замысел романа «Обрыв». В Кындяковке же написаны и некоторые главы из него. Интересно пройти на самый «обрыв». Все также обаятельно красив и страшен свидетель драмы Веры. Отсюда дивный вид на Волгу. Совсем недавно была цела беседка, в которой происходили свидания Веры с Марком.

Жизнь и быт Симбирска служили многим писателям темой для художественных произведений (А. Н. Толстой «Заволжье»).

Справочные сведения:

Автобусное сообщение — линия ул. К. Маркса—вокзал, линия ул. К. Маркса — пристань.

Гостиница (бывш. Троицкая) — Советская ул.

Зимний театр (здание гостиницы) — Советская ул.

Музей им. Ленина — ул. Ленина, д. № 48.

Художественный музей — ул. Ленина, д. № 45.

Дворец книги — Новый Венец.

Краевой музей — Новый Венец.

Почта и телеграф — ул. К. Маркса.

Пристанская почта и телеграф — пароходный дебаркадер (привальный и отвальный для идущих вниз пароходов).

От Ульяновска до Куйбышева (235 км)

Отвалив от Ульяновской пристани и пройдя железнодорожный мост (линии Москва — Уфа — Сам.-Злат. ж. д.) длиной более 2 км, пароход через несколько минут поворачивает к западу, имея и справа и слева заливные луга. Волга здесь лентой извивается среди зелени лугов, кое-где покрытых кустарником и лесными зарослями. Весной здесь море воды.

Против Ульяновска, за песчаной отмелью Часовенского острова, расположен заводской поселок

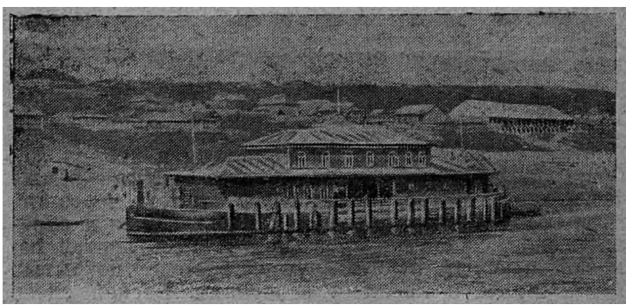
Часовня, вдали видна жел.-дор. станция Часовня (линии Москва — Уфа).

Далее, внизу, по Волге между селами Городище (лев. берег) и Кайбелы (лев. берег) некогда находился древний Синбирский городище. На правом берегу с. Криуши затон. Здесь находился древний татарский город Арбухим, упоминаемый Олеарием.

За Ульяновском правый нагорный берег отходит от ходового русла Волги, возвращаясь к ней через 40 км близ пристани **Шиловка** (прав. берег). Здесь идут Шиловские горы. • В зелени правого берега расположены фруктовые сады, а ниже их видны меловые обрывы, вырабатывается мел.

В лощине гор, называемых Сенгилевскими ушами, расположен **Сенгилей** (правый берег). Выше города цементный завод. Против Сенгилея Бэлый яр, дачное место, совхоз Садвинтреста. Ниже устье р. Черемшан. На р. Черемшан залежи черного дуба, прекрасного качества. От Сенгилея до начала Самарской луки идут Ильинские горы.

Следующая пристань транзитных пароходов **Новодевичье** (прав. берег); в его районе яблоневые

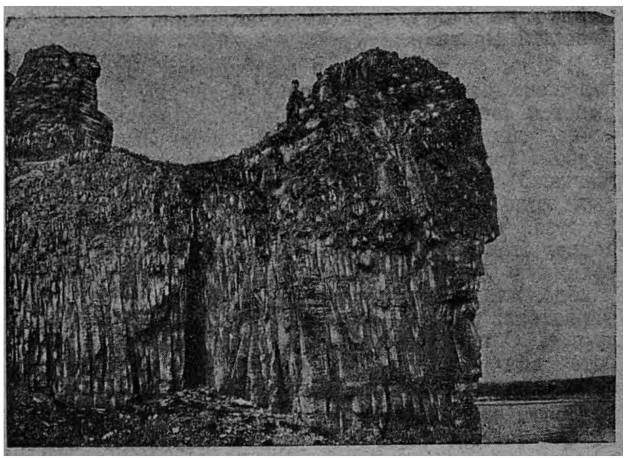


Пристань на Волге (Шиловка).

сады. Здесь погрузка дров на пассажирские пароходы (для кухни).

От Новодевичья уже видны Жигулевские горы. В 17 километрах ниже Волга встречает на своем пути горный кряж. Он заставляет ее изменить свое направление и круто повернуть на восток. Образуется так называемая Самарская лука, длина которой около 200 километров.

Жигулевские горы, единственные в своем роде на всем протяжении русской равнины, начинаются у с. Надеино Усолье крупнейшей вершиной Караульным бугром или Усольской светелкой. Усолье — древнее село, существует с XVI в. В первой половине XVI в. село принадлежало купцу Надею Светешникову (отчего и называется Надеиным), который здесь устроил соляные варницы. Ныне здесь совхоз, машино-тракторная станция.



Одна из вершин жигулевских гор.

В 10 километрах ниже в Волгу впадает небольшая река Уса, замечательная тем, что она течет с юга на север, поперек Самарской луки, кратчайшим расстоянием. Уса — любимый путь наших туристов: экскурсии по Усе носят название «кругосветки».

Маршрут «кругосветки» несложен. Из Куйбышева — на лодке вниз по Волге, до села Переволок (около 80 км). Здесь Уса близко подходит к Волге. Лодку на дрогах перевозят по оврагу до Усы, где снова идут на лодке вниз по Усе до ее устья (25 км) и далее, вниз по Волге до Куйбышева (85 км) (подробно маршрут см. стр. 76).

В планах Большой Волги Уса должна сыграть большую роль. По Усинской пойме предполагается «спрямить» Волгу. Здесь подпертые плотиной воды Волги пойдут прямым путем по направлению к Переволокам, откуда небольшим каналом выйдут на Волгу (см. ст. Чаплыгина «Проблема Большой Волги»).

В 4 км от устья Усы, в живописном ущелье, расположено село Жигули (правый берег), в котором имеется совхоз Свиновода. От села до Волги интересная дорога — глубоким ущельем, Жигулевской трубой. Здесь к берегу Волги выходит гора Лепешка. У подножья ее всегда имеются лодки местных лодочников, а также баркасы жигулевского совхоза. Туристы, возвращающиеся с кругосветки, пользуются этим транспортом для переезда на пароходную пристань в Ставрополь. Лепешку с парохода плохо видно, она в стороне от ходового фарватера, рядом — крупная вершина Молодецкий курган. С него открывается изумительный по красоте вид на луговую сторону — Заволжье и вдаль по направлению к Ульяновску.

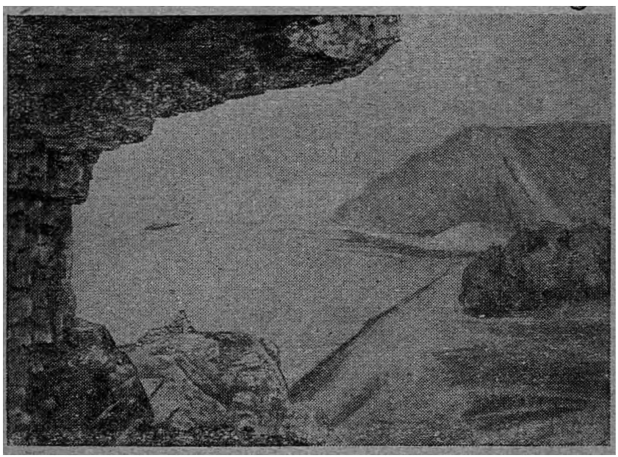
Почти напротив Молодецкого кургана — **Ставрополь** (левый берег). В разлив пароходы подходят к самому городу; летом Ставропольская пристань стоит ниже, километрах в четырех. В Став-

рополе и его окрестностях дачи, дома отдыха, кумысо-лечебница «Лесное».

За Молодецким курганом Задельный и Яблонный бараки, далее дер. Отважная. В Яблонном бараке ведутся изыскания нефти, поставлено несколько вышек Востокнефти.

От Ставрополя вниз за Молодецким курганом красивой цепью, порою отделенные друг от друга ущельями и оврагами (по местному бараками), идут редкие по живописности Жигулевские горы. Разнообразные вершины их, причудливо перегибаясь, то отвесно падая, то отлого уходя в даль, достигают в отдельных случаях 250 метров высоты.

Растительность в Жигулях богатая: дуб, липа, осина, береза. По северным склонам между оврагами растет и сосна. Встречаются клен, вяз, ольха, попадаются яблони, черемуха, рябина и др. поро-



Морквaши.

ды. Некоторые вершины лысые, большинство покрыто лесом. Происхождение Жигулей об'ясняется смещением земной коры.

Легенды связывают с Жигулями имена самых главных атаманов Понизовой Вольницы. И в народных легендах и в названии сел и городов до сих пор еще живут Ермак, Кольцо, Степан Разин, Шелудяк, Булавин, Залетаев. Сюда «на простор речной волны» в дебри Жигулевских гор, на потаенную реку Усу тысячами бежали от гнета помещиков и царского режима «бунтарские» элементы, крепостные крестьяне, все те, «кому тесно и горько жилось в родных селах и городах».

Вершины Жигулей имеют свои названия — гора Лепешка, Молодецкий курган, Два брата, Лысая гора, господствующая над Морквашинским бараком (оврагом), в котором между двумя утесами лежит живописное село Моркваши. Остановка пароходов местной линии — Куйбышев — Ульяновск.

Немного ниже, в глубине,—дер. Бахилово (прав. берег), с парохода ее не видно.

Далее в Ширяевом буераке, в 37 км от Куйбышева, Ширяево (прав. берег) — родина поэта А. В. Абрамова (Александр Ширяевец).

«В междугорьи залегло
В Жигулях мое село.
Рядом Волга
Плещет, льет,
Про былое нам поет.
Супротив Царев курган —
Память сделал царь Иван.
А кругом простор какой,
Глянешь, станешь сам не свой.
Все б на тот простор глядел,
Вместе б с Волгой песни пел».

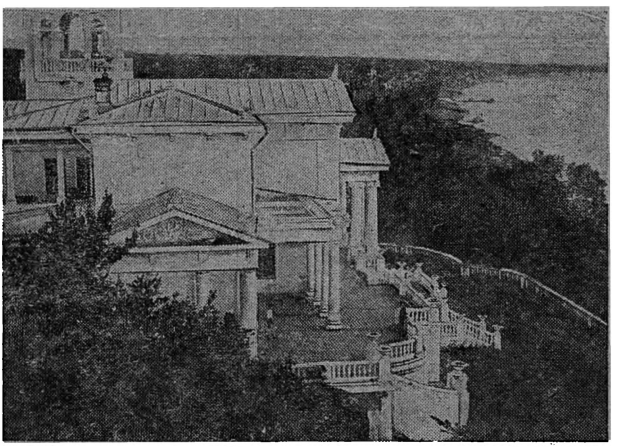
В 70-х годах прошлого столетия в Ширяеве жил Илья Репин с товарищами художниками («Бурлаки на Волге» воспоминания И. Репина).

В 3 км выше Ширяева — известковый завод, здесь обычно стоит ширяевская пароходная при-

стань. Местность носит название Липовой поляны. В районе несколько пчельников. Ряд каменоломен, которые тянутся до самого с. Ширяева.

Далее почти против Ширяева — Царев курган — одинокая шатрообразная вершина на левом берегу Волги. С вершины Кургана открываются далекие виды. В 1905 г. наверху Кургана можно было видеть лозунг, сложенный из громадных, выложенных камнем букв «Долой самодержавие».

Тогда же крестьяне села Царевщина, расположенного у подножья Кургана, вместе с крестьянами соседнего села Старый буян провозгласили здесь революционное самоуправление — Старобуянскую республику, просуществовавшую две недели. Этот эпизод описан С. Г. Петровым (Скитальцем) — уроженец Царевщины в рассказе «Лес загорелся».



Барбашина поляна. Дом отдыха ЦК союза речников.

В настоящее время у Царева кургана развернуты подготовительные работы по строительству мощного Куйбышевского энергетического комбината. Здесь найдено скальное основание для будущих сооружений.

Ниже Царева кургана в Волгу впадает: с левой стороны река Сок, известная своими серными и нефтяными ключами, которые в изобилии содержатся в ее притоке р. Сургуте. Близ устья этой реки находятся Серноводские минеральные воды.

От реки Сок по левому берегу идут Соколовы горы, начинающиеся вершиной Тип-Тяв. Здесь происходит новое крутое изменение русла Волги. Она повсрачивает направо и проходит Самарскими или Жигулевскими воротами, имея справа Серную гору, слева Тип-Тяв.

Пароход идет ближе к левому возвышенному берегу. Единственный раз за время своего путешествия по Волге вы видите левый берег таким высоким и живописным. Здесь он мало уступает высоте правого берега. Пароход минует Кр. Глинку (лев. берег)—дачное место, далее Барбашину по-

● ● ● **Самарские ворота.**

ляну (дом отдыха ЦК союза речников), здесь уже вплоть до гор. Куйбышева ряд дач, домов отдыха, санаторий; некоторые из них — своеобразной архитектуры.

Правый берег за Жигулевскими воротами не представляет большого интереса. Он отходит далеко от Волги, открывая перед Куйбышевым широкую пойму.

Город Куйбышев (быв. Самара)

Гор. Куйбышев (левый берег) расположен на мысу, образуемом рр. Волгой и Самаркой. С Волги он представляется амфитеатром, медленно спускающимся к Волге.

Гор. Куйбышев — краевой город Куйбышевского края — житница Волги, центр мукомольной, пищевой и металлообрабатывающей промышленности. Здесь два элеватора на р. Самарке, ряд паровых мельниц, завод киноаппаратуры, станкостроительный и карбюраторный заводы. В конце 1935 г. здесь окончен постройкой и сдан в эксплоатацию завод Народного комиссариата путей сообщения им. Куйбышева. Завод выпускает запасные части для вагонов и паровозов.

За годы первой пятилетки город получил хороший водопровод и мощную электростанцию.

Куйбышевский речной порт — один из самых крупных и благоустроенных на Волге.

Жителей в гор. Куйбышеве около 300 тыс. В городе семь вузов (медицинский и сельскохозяйственный институты), 5 рабфаков, 13 техникумов и др. учебные заведения. На берегу Волги среди лесистой местности расположен парк культуры и отдыха.

После Ульяновска и Казани гор. Куйбышев — третий город на Волге, с которым связана жизнь В. И. Ленина. С 1889 г. В. И. Ленин жил в Самаре, частично в Алакаевке Самарской губернии.

Отсюда он ездил в Петербург сдавать экзамены в университет.

Живя в Самаре, Владимир Ильич работает в первом марксистском кружке, выступает с марксистскими рефератами. Дом, в котором жил В. И. в Самаре, находится на углу Рабочей и Крестьянской ул., 14, теперь он занят Ленинской библиотекой. Есть комната Ленина. Дом, где жил В. И. Ленин, заканчивается реставрацией. Одновременно Краевой музей организовал сбор материалов о жизни В. И. в Самаре.

Самара основана в 1585 г. Рост города связан с проведением железной дороги на Свердловск и с постройкой железнодорожного моста через Волгу близ Сызрани (ниже Куйбышева), у Батраков.

В 90-х годах в Самаре выходило первое в России легальное марксистское периодическое издание — газета «Самарский вестник». В. И. Ленин поместил в этой газете одну из своих статей. В 1918 г. Самара становится центром контрреволюционного движения, чехословацкого мятежа. Здесь образован комитет членов Учредительного собрания. 8 октября 1918 г., после четырех месяцев господства учредиловцев в Самаре, красные войска освободили город. 27 января 1935 г. после смерти В. В. Куйбышева, который возглавлял в 1916 г. подпольную большевистскую самарскую организацию — был организатором и руководителем Октябрьского переворота и возглавлял в первые годы после Октября большевистскую организацию и советскую власть в Самаре, ЦИК СССР постановил переименовать гор. Самару в гор. Куйбышев, а Средневолжский край в Куйбышевский край.

В Самарской губ. родился писатель А. Н. Толстой.

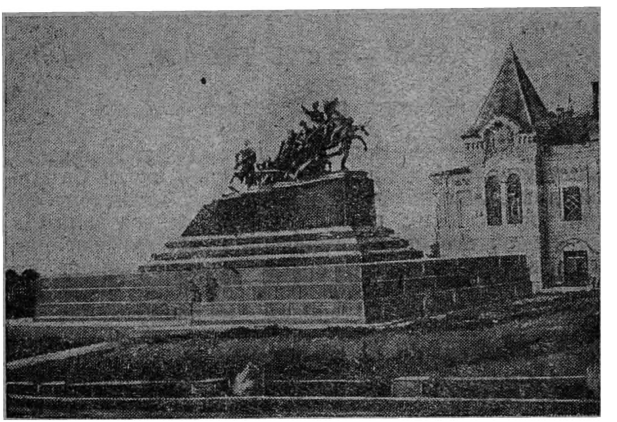
Город Куйбышев в настоящее время быстро растет. Построен ряд новых многоэтажных зданий — краевой дом советов, дом связи, дом промышленности; все они видны с борта парохода. Гор. Куйбышев озеленяется. В когда-то пыльной Самаре

имеется уже около 60 га зеленых насаждений, приступлено к строительству бетонированной набережной, г. Куйбышев становится одним из красивейших, благоустроенных и чистых городов Советского Союза. В центральной части города поставлен памятник В. И. Чапаеву.

В Куйбышеве похоронен герой гражданской войны Щорс.

Проектируется нефтепровод Эмба — Куйбышев, приступлено к сооружению перегонного завода, маслобойного завода и пр. Здесь намечается строительство автомобильного завода.

За время стоянки парохода, около 3 часов, пользуясь трамваем, можно успеть осмотреть город, музеи, парк культуры и отдыха. Главная улица города Куйбышевская улица находится в 10 мин. от пароходных пристаней, кратчайшее расстояние



Памятник Чапаеву в Куйбышеве.

по Ленинградской улице. От пристаней несколько линий трамвая.

Справочные сведения:

Областной научный музей — Куйбышевская ул., дом 131.

Ленинская библиотека (дом, в котором жил В. И. Ленин) — угол Рабочей и Крестьянской, 141.

Главная почта и телеграф — угол Куйбышевской и Ленинградской ул., дом 90/24.

Гостиница № 1, быв. «Националь» — угол ул. Фрунзе и Ленинградской.

Гостиница № 2, быв. «Гранд-Отель» — Куйбышевская ул.

Гостиница № 3, быв. «Сан-Ремо» — Куйбышевская ул.

Гостиница № 4—ул. Л. Толстого, близ вокзала.

Гостиница № 5, быв. «Бристоль» — Куйбышевская ул., 8.

Жел.-дор вокзал — ул. Л. Толстого.

От Куйбышева до Саратова (438 км)

От Куйбышева Волга делает крутой поворот к западу; пароход идет вдоль южной части Самарской луки. Ландшафт берегов здесь меняется; селения до Сызрани редки. До Печорского пароход идет южной стороной Самарской луки, которая значительно ниже и менее красива, чем северная. По правому берегу от Куйбышева обращают внимание села Ермаковка и Кольцовка, названные так по именам волжского атамана Ермака и его сподвижника Ивана Кольцо, «гулявших» здесь до похода в Сибирь. Далее, ниже с. Брусяны (прав. берег), за большой песчаной отмелью расположено село Переволоки — будущий главный узел сооружений Волгостроя. С. Усы на Волгу каналом пойдет весь волжский транзит.

Ниже **Печорского** (прав. берег), **значительного** села, растянувшегося лентой по берегу Волги, — асфальтовый завод им. «1 Мая». За Печорским тринадцатью пролетами Волгу пересекает жел.-дорожный мост, построенный в 1880 г. — первый по времени постройки на участке Рыбинск — Астрахань.

Здесь идут горы Костычи, высотой до 80 м. Горы эти каменисты, без растительности, состоят из известняка, глины и асфальтового камня.

Миновав **Батраки** (прав. берег), товарную пристань, Самаро-Златоустовскую жел. дорогу, которая идет здесь до моста параллельно реке, пароход подходит к **Сызрани** (прав. берег) — крупной хлебной пристани. Весной сызранские пристани стоят на воложке: тогда город хорошо виден с парохода. Позднее пароходный дебаркадер ставится в 6 км от города, у острова, наз. Раковым.

Московско-Казанской жел. дорогой Сызрань соединяется с Москвой (921 км), Самаро-Златоустовской жел. дорогой — с Куйбышевым, Уралом и Сибирью и Сызрано-Вяземской жел. дорогой — с рядом других городов (Пенза, Тула, Калуга).

В 1930 г. на р. Сызранке здесь построена гидроэлектростанция с плотиной. В районе Сызрани — ряд крупных совхозов.

Ниже пароход подходит к возвышенному правому берегу — Кашпурским горам, содержащим богатые запасы горючих сланцев.

Сланцы Средней Волги сосредоточены главным образом в трех основных пунктах — в Кашпуро-Сызранском районе, Ундоро-Ульяновском и на Общем Сырте. Кашпурские месторождения, находящиеся в 12 км ниже Сызрани, самые крупные на Средней Волге. Сланцевые залежи тянутся здесь по берегу Волги на расстоянии около 6 км от села Кашпур, в 3,5 км вверх, т. е. в общей сложности на 10 км. Общие запасы сланцев промышленного значения в Кашпурском районе определяются не менее чем в 100 млн. тонн.

В конце 1932 г. здесь вступила в строй механизированная шахта с годовой промышленностью до 1 млн. тонн, а в конце 1933 г. начала работать на сланцевом топливе электростанция.

Ближайшая остановка пароходов ниже Сызрани за Кашпуром — **Приволжье** (лев. бёрег) — хлебная пристань.

В районе — крупные совхозы.

От пристани Приволжье до пристани Добринка (в 199 км ниже Саратова) Волга идет Саратовским краем. За Кашпурскими горами к Хвалынску и далее вплоть до Вольска идут Чернозатонские горы, затем Девьи, возвышающиеся над уровнем Волги до 140 м. Горы эти чрезвычайно крутые.

Из сел, до Хвалынска, обращают внимание с. Черный затон, ниже — с. Б. Федоровка, от которой начинается Хвалынская воложка, открытая для пароходного движения весной.

Здесь пристань транзитных пароходов — **Хвалынск** (прав. берег), лежащий в котловине между меловых холмов. Окрестности покрыты плодовыми садами, лесами. Много дач, несколько домов отдыха; крупнейший из них — Черемшан, в 7½ км от города, в бывших Черемшанских скитах. Монастырские покои советской властью превращены в кузницу здоровья трудящихся: в культурной обстановке здесь проводит свой отпуск ежегодно несколько тысяч рабочих и служащих. Расположенный в чрезвычайно живописной местности, среди фруктовых садов, Черемшанский дом отдыха по своему оборудованию считается одним из лучших на Волге.

Хвалынск — хлебный пункт; имеется небольшой завод для варки варенья, фрукто- и овощехранилище, лесопильный, маслобойный, кожевенный и др. заводы. Пароходная пристань весной и в начале лета находится в городе: по спаде воды переводится на 3 км ниже. Против Хвалынска, на левом берегу Волги, в селе Духовницком крупный зерновой совхоз.

Ниже — с. **Алексеевка** — один из лучших и крупнейших затонов на Волге. Около пароходной пристани — садово-зерновой совхоз, интересный для туристов.

От Алексеевки до Вольска правый берег высокий, идут Девьи горы.

Ближайшая остановка — **Балаково** (лев. берег); бывшее село, ныне город, хлебная пристань по приему и вывозу пшеницы. В Балакове находится затон и крупные судоремонтные мастерские, оборудованные при советской власти. Здесь ремонтируются теплоходы астраханской скорой линии. За последние 5—6 лет балаковские мастерские выпустили из капитально-восстановительного ремонта ряд судов на Каму, Волгу и Москву-реку; по отделке и комфорту эти суда не уступают лучшим новым пароходам. В 1932—33 г. Балаковский затон выпустил для московского порта комфортабельно отделанные пароходы «Энергетик», «Динамовец», «Кремль», «Пам. Кирова» и «Калибровщик». Пароходы эти не уступают лучшим рейнским судам пригородного движения.

В 31 км ниже Балакова — **Вольск** (прав. берег) — центр цементной промышленности на Волге. Здесь 4 цементных завода всесоюзного значения, с общей производительностью свыше 3 600 000 бочек цемента в год. Выше города, на берегу Волги — цементные заводы «Коммунар» и «Большевик», ниже — «Красный Октябрь» и «Комсомолец». С борта парохода заводы эти представляют величественное зрелище.

Вольск соединен веткой Рязано-Уральской ж. д. с Актарском, лежащим на пути Москва — Саратов. Имеется несколько заводов (кожевенный, маслобойный и др.), музей, несколько гостиниц.

В XVII в. на месте Вольска было с. Малыковка, во время пугачевщины, примкнувшее к Пугачеву. В 1780 г. Малыковка была переименована в Вольск.

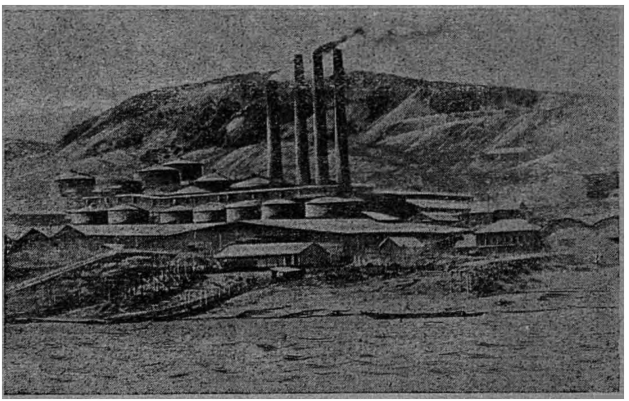
Против города в Волгу впадает р. Б. Иргиз, на которой Средневолжское речное пароходство имеет

местную пассажирскую линию между Пугачевым и Клевенкой.

Ниже Вольска километров на 40 идут Змеевы горы; местами высота их доходит до 200 м. Далее нагорный берег до Саратова носит название Урдюмских, Лысых и Сокольих гор.

Первая пристань с. **Воскресенское** (прав. берег). В селе яблоневые и вишневые сады. Вывоз фруктов. Несколько мельниц. Следующая остановка — немецкий район **Марксштадт** (лев. берег), несколько заводов, мельницы.

Здесь, на левом берегу, от самого Вольска сплошной лентой идут крупные немецкие районы; ряд районов идет и ниже Саратова, по обоим берегам Волги; они входят в состав Автономной советской социалистической республики немцев Поволжья, административный центр которой — г. **Энгельс,** быв. Покровск (лев. берег), расположен



Вольск. Цементный завод

против Саратова. В навигацию сообщение с Саратовом — перевозными пароходами. Транзитные пароходы здесь останавливаются только для грузовых операций (не всегда и не все). В 1936 г. здесь приступают к строительству порта (механизированные причалы, речной вокзал).

Саратов

В широкой котловине правого берега, окруженной с трех сторон высокими меловыми возвышенностями, покрытыми зеленью, расположен Саратов, один из крупнейших и культурнейших городов Поволжья. Саратов соединен Рязано-Уральской ж. д. с Москвой (834 км) и Астраханью беспересадочным сообщением. Вокзал — в конце улицы Ленина.

В городе свыше 60 фабрик и заводов. За последние годы здесь закончены постройкой районная электростанция на донецком угле, мощностью 33 тыс. квт, и крупнейший завод комбайнов — ценный вклад в социалистическое земледелие. Построены завод щелочных аккумуляторов (первый в СССР) и один из крупнейших в мире завод-крекинг (по обработке нефти и нефтепродуктов), теплоэлектроцентраль, мощностью 12 000 квт, завод свинцовых аккумуляторов, мясокомбинат, завод тракторных деталей. Приступлено к строительству завода шарикоподшипников, гидролизного завода.

Эти заводы, а также постройка единственного в крае моста через Волгу (близ Увека, ниже Саратова) выдвигают Саратов в ряды крупных индустриальных центров СССР.

Новые заводы — лицо города. Они определяют его жизнь. Около 100 тыс. рабочих занято на предприятиях Саратова, промышленность его дает продукции в 10 раз больше чем до войны. Новые заводы находятся близ Волги. Все они построены по последнему слову техники. С борта парохода видны районная электростанция, немного ниже — за-

вод-крекинг. Все заводы соединены трамвайными путями с центром города.

Саратов — крупный культурный центр Поволжья. Здесь университет, педагогический и сельскохозяйственный институты, институт мелиорации и ряд других институтов и техникумов, 28 научно-исследовательских институтов, значение которых выходит далеко за пределы СССР, несколько интересных музеев, среди которых первое место занимает Радищевский музей. Он безусловно принадлежит к числу крупных художественных сокровищниц СССР. В музее отделы русского и западноевропейского искусства.

Интересен дом-музей им. Н. Г. Чернышевского. Музей знакомит с жизнью и деятельностью Чернышевского как писателя и революционера.

За время стоянки парохода (около трех часов) трамваем можно проехать через весь город от пристани до вокзала и обратно по улице Республики (быв. Немецкой), осмотреть эти два музея, побывать в саду Липках, где стоит памятник Искре.

Первое упоминание о Саратове мы встречаем в конце XVI века. Бурный рост города начался с XIX века. В 1905—1906 гг. Саратов был очагом крупных аграрных волнений, жестоко подавленных губернатором, впоследствии премьер-министром П. А. Столыпиным.

При районировании Поволжья Саратов был сделан центром Нижневолжского края. В 1932 г. центр Нижней Волги был перенесен в Сталинград. В настоящее время, в связи с разделением Нижневолжского края на Саратовский и Сталинградский, Саратов является центром Саратовского края (постановление Президиума ВЦИКа от 10 января 1934 г.).

После образования Саратовского края внешний вид Саратова резко изменился. Чистые улицы, залитые электрическим светом, прекрасные бульвары, новые зеленые насаждения, новые прекрасные магазины, расположенные по магистральным

улицам города (Ленинской и ул. Республики), великолепный сад им. Горького — все это к услугам трудящихся.

По городу автобусное и трамвайное сообщение.

На берегу Волги многочисленные водные базы, лодки, яхты, на песчаном острове (немного выше пристаней) пляж с павильоном.

В окрестностях Саратова — дачи, пионерский лагерь, детская здравница-ясли, дачи для бывших беспризорников. Все эти дачи соединены с городом также трамвайным сообщением.

Справочные сведения:

Главный почтамт — угол Ленинской и Ильинской ул.

Университет — Астраханская, 38.

Радищевский музей — Пл. Революции (быв. Театральная).

Дом-музей им. Чернышевского — ул. Чернышевского, 142.

Дом работников просвещения — Радищевская, 14.

Театр им. Чернышевского — Пл. Революции, 39.

Театр им. К. Маркса — Рабочая, 63.

Гостиница «Астория» — ул. Республики, 34.

Гостиница «Европа» — угол ул. Республики и Кооперативной, дом 30.

Гостиница «Центральная» — ул. Республики, 3.

От Саратова до Сталинграда (419 км)

После Саратова Волга меняет характер своих берегов, особенно правого. Горы правого берега большею частью обнажены, зелень только в долинах, ближе к селениям.

От Саратова до Камышина идут Ушьи горы, местами достигающие иногда высоты до 150 м, с рядом отдельных вершин, среди которых внимание туриста привлекут горы — Семь братьев в 6 км ниже дер. Бабановки (в 14 км выше пристани Зельман), Осиновые лбища в 4 км ниже пристани

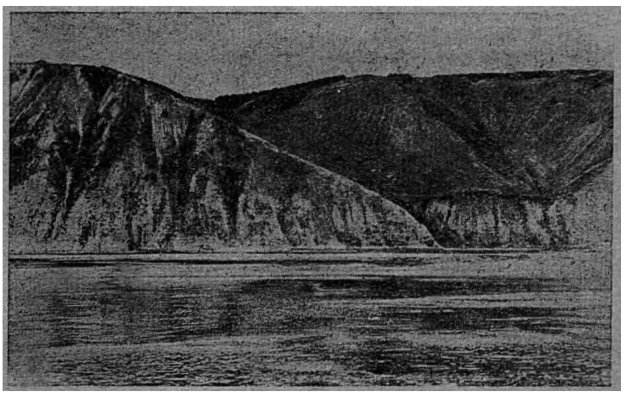
Золотое, у села Лапоть — бугор Стеньки Разина (ниже пристани—Золотое). Почти рядом гора Дурман. От с. Щербаковка идут Столбичи, наиболее красивые горы на плесе Саратов — Сталинград, далее Ураков бугор, ниже Камышина — Стрелин бугор (у с. Широкого).

Чем дальше от Саратова, тем меньше леса, начинается степь.

Ниже города **Увек** (прав. берег) — товарная пристань Рязано-Уральской ж. д. Здесь производится перевалка грузов (рыба, фрукты), идущих водой снизу, из Астрахани, на железную дорогу.

Увек и Увекская гора представляют значительный интерес для археолога. Здесь видны остатки земляного вала, каменных построек татарского городка Увека, разрушенного Тамерланом. Осенью 1935 г. на Увекской горе (близ пристаней и желдор. полотна) произошел большой оползень (обвал).

Ниже Увека — новый железнодорожный мост че-



Волга около Камышина.

рез Волгу, который соединяет беспересадочным сообщением Нижнее Заволжье с центральной частью СССР.

На этом участке реки ряд значительных немецких колоний, среди них — **Зельман** (Ровное) (лев. берег) — крупная хлебная пристань. Волга здесь делает крутой поворот на северо-запад и подходит к большому селу **Золотое** (прав. берег), в окрестностях которого много садов. За пристанью **Нижняя Банновка** (прав. берег) — утес Степана Разина, со следами старинных укреплений.

За утесом — алебастровый завод, недавно построенный. Внешне утес ничем не замечателен, и без указаний его трудно отличить от ряда других утесов, показать его может администрация парохода. Почти рядом с утесом громадная обнаженная гора Дурман или Стенькина тюрьма, куда «добры молодцы» приводили пленных. По народному преданию здесь были непроходимые лесные чащи, пленному некуда было выбраться, один путь — в Волгу.

Следующая пристань транзитных пароходов некоторых линий — **Иловатка** (лев. берег); село находится в стороне от Волги. Далее по правому берегу идут Столбичи, чрезвычайно живописные своими обрывами и утесами желтого и голубоватого цвета. Издали с палубы парохода Столбичи похожи на развалины замков, фантастические башни; кажется, что из воды выходят столбы-колонны, прислонившиеся к береговой стене. Здесь в Волгу впадает р. Еруслан — последний приток слева.

На этом плесе **Ниж. Добринка** (прав. берег) — последняя пристань Саратовского края. Это старая немецкая колония, в настоящее время электрифицированная. Здесь Волга вступает в Сталинградский край.

Первая пристань транзитных пароходов в Сталинградском крае — Камышин.

Камышин (прав. берег) — районный город Сталинградского края, соединен Рязано-Уральской

ж. д. с Москвой (939 км), перевалочный пункт с реки на железную дорогу.

Один из вариантов Волго-Донского канала — соединение Волги с Доном через реку Камышинку, впадающую в Волгу у Камышина, и Иловлю, впадающую в Дон. Верховья этих рек, Камышинки и Иловли, отстоят друг от друга в 4 км. Ниже Камышина, на правом крутом берегу туристы прочтут сложенное из бревен слово «плотина». Это место проектируемой постройки Камышинской плотины и гидростанции.

В городе и его окрестностях — бахчи, огороды, сады. Исключительной известностью пользуются камышинские арбузы.

Первая остановка транзитных пароходов за Камышиным — **Антиповка** (прав. берег). Ломка камня, садоводство, бахчеводство (арбузы, дыни).

В половине XVII в. здесь была казацкая станица. В XVIII в. здесь были устроены царским правительством каторжные работы в каменоломнях.

Далее — **Быковы хутора** (лев. берег) — бахчеводство (арбузы). Миновав **Пролейку** (прав. берег), пароход подходит к **Дубовке** (прав. берег), население которой занимается бахчеводством (арбузы, дыни, виноград), имеется арбузо-паточный завод (первый в Союзе).

За Дубовкой Волга отделяет с левой стороны первый большой рукав Ахтубу, по которой существует самостоятельное пароходное движение.

Вдали видны контуры индустриального гиганта Нижней Волги — Сталинграда.

Пароход минует устье реки Малой Мечетки, тракторный завод им. Дзержинского, металлозавод «Красный Октябрь», завод «Лазурь», мясохладокомбинат, метизный завод и подходит к пароходному дебаркадеру.

Сталинград

Сталинград (прав. берег) — краевой город Сталинградского края, растянувшийся от тракторного

завода до судоверфи на протяжении 50 км по берегу Волги. По масштабам своего роста Сталинград (быв. Царицын) занимает одно из первых мест в Союзе.

Если в 1861 г. здесь было 6½ тыс. жителей, то в 1920 г. количество населения достигло уже 90 тыс., а ныне превышает 400 тыс.

Сталинград через Грязи соединен с Москвой (1072 км) Юго-восточной ж. д., с Ростовом-на-Дону, Новороссийском и Владикавказом через ст. Тихорецкую — Северокавказской ж. д. Со ст. Донской (быв. Калач) Сталинград соединяется Юго-восточной ж. д. Вокзал Юго-восточных жел. дор., от которого идут поезда на Москву и на Тихорецкую, находится близ центра.

С 1880 г. до Октябрьской революции здесь было построено 7 заводов. При советской власти возникло 12 новых заводов, среди них гигант — тракторный, с производительностью более 150 тракторов в день, мясохладокомбинат, не уступающий лучшим в Европе, и судоверфь — одно из крупнейших в СССР судостроительных предприятий.

Ряд заводов перестроен и реконструирован. Металлозавод «Красный Октябрь», расположенный ниже тракторного завода, выпускал в дореволюционные годы не свыше 125 тыс. тонн торгового металла в год; ныне он дает продукцию до 300 тыс. тонн ежегодно. Реконструкция «Красного Октября» продолжается.

В первом пятилетии в Сталинграде был сооружен сталинградский консервный завод на 30 млн. банок в год.

Ниже пароходных пристаней, где когда-то были купеческие лесопилки, выросшие здесь на почве перевалки сплавляемого по Волге леса в безлесные районы юго-востока, Сев. Кавказа, созданы мощные лесные заводы с быстроходными рамами, отеплительными бассейнами, лесотасками и другими техническими усовершенствованиями. Производствен-

ные цеха электрифицированы, подача бревен к рамам механизирована.

Ниже лесозаводов на берегу Волги — электростанция СталГРЭС.

В течение второй пятилетки в Сталинграде будет развернуто строительство крупного завода трехтонных автомобилей, мощностью 100 тыс. машин в год. Это будет самое крупное промышленное предприятие в крае, примерно, в два раза превышающее по своим размерам тракторный завод после его реконструкции; тракторный завод будет переведен на производство гусеничных тракторов.

Для характеристики индустриального лица Сталинграда следует добавить, что все его заводы дают в настоящее время уже более 40% всей продукции Нижней Волги.

В ближайшие годы Сталинград будет состоять из четырех городов, связанных между собою в одно целое. Металлогород — на месте нынешнего поселка им. Рыкова, где будут жить рабочие тракторного завода и завода «Красный Октябрь»; центральный город — административный и культурный центр; химический город — для рабочих химических и лесных заводов; город транспортников, населенный водниками, рабочими водного транспорта и судоверфи, на месте нынешнего Красноармейска, — все эти города составят в целом Сталинград.

В значительных размерах будет развито внутригородское электрифицированное железнодорожное движение, рельсы трамвая, протянувшиеся на 45 км, к концу второй пятилетки удлинятся до 121 км, увеличится количество автобусных линий. Водный транспорт будет также широко использован для передвижения в пределах 50-километровой водной полосы, — на реке появятся водные трамваи, катера и пр.

Вокруг Сталинграда создается зеленое кольцо

лесных, садовых и парковых насаждений в 100 млн. деревьев на площади в 200 кв. км.

От тракторного завода до Красноармейска будет создан крупный лесной массив — в новых парках и садах рабочие будут проводить свой досуг, получать здоровый отдых.

Для этих грандиозных работ создана в Сталинграде первая в Союзе специальная лесомелиоративная машинно-тракторная станция.

По своему транспортному значению Сталинград занимает одно из первых мест на Волге. Здесь выход на железную дорогу верховых грузов — леса и хлеба и с низовьев Волги — нефти, рыбы, соли и фруктов.

В Сталинграде имеется механический институт Наркомтяжпрома.

Сталинград — конечный пункт для туристов и экскурсантов, направляющихся на Кавказ — в Кисловодск, Ессентуки, Пятигорск и Железноводск, а также на Черноморское побережье (Геленджик, Сочи, Гагры, Сухум, Батум) и в Крым. Смешанный маршрут — Волгой от Горького до Сталинграда и далее железной дорогой до Минеральных вод или до Новороссийска. Ряд туристов возвращается с Кавказа и Крыма через Сталинград и далее вверх по Волге пароходом. Сотни экскурсантов, тысячи туристов едут в Сталинград с единственной целью ознакомиться с тракторным заводом и другими об'ектами социалистической стройки.

Приступлено к строительству новой набережной у пароходных пристаней на участке от нефтескладов до устья р. Царицы. Здесь же будет построен новый речной вокзал.

От пристаней до центра города (ул. Гоголя и Площадь памяти павших борцов) 15 мин. ходу. За время стоянки парохода (2—4 часа) можно осмотреть город.

Центр города за последние два года украсился рядом красивых зданий (магазин ОГИЗа, гостини-

ца Интуриста, новая гостиница Бол. Сталинградская). В Сталинграде намечается, после окончания Перекопской панорамы, создать панораму, изображающую первый этап обороны Царицына и встречу тов. Ворошилова с тов. Сталиным близ ст. Чирь у ж.-дор. моста через Дон. Здесь также предполагается поставить монумент «Зарождение Красной конницы».

Ал. Толстой работает над романом и сценарием «Оборона Царицына» на основе исторических и архивных материалов, освещающих грандиозную эпопею обороны Царицына.

Первое упоминание о Царицыне, построенном на том месте, где Волга ближе всего подходит к «тихому» Дону, в 1589 г. встречается у путешественника Олеария. К описанию приложен и вид города, окруженного деревянной стеной с 12 башнями. В стенах города видно несколько десятков домов и одна церковь. На Волге изображены рыбаки, перевозчики, на берегу видны люди, лошади, груз, дрова.

История Царицына — перечень нападений на него разных атаманов Понизовой вольницы.

Гражданская война дала Сталинграду заслуженное имя поволжского Вердена.

Здесь фактически было положено начало Буденновской конницы из казачьих частей Красной армии. В июне 1919 г. Царицын был эвакуирован— в город вошла Кавказская армия Врангеля.

Большевистская партия бросила сюда на защиту Нижней Волги свои лучшие силы во главе с тт. Сталиным и Ворошиловым, под руководством которых Красная армия приостановила дальнейшее наступление Деникина вверх по Волге к Саратову и освободила Царицын.

В 1926 г. по требованию рабочих Царицын был переименован в Сталинград.

В 1930 г. закончен в Сталинграде постройкой первый тракторный завод в СССР.

Справочные сведения:

Краевой музей — уг. Большой и Пролетарской ул.

Железнодорожный вокзал Юго-восточной жел. дор. — ул. Гоголя.

Гостиница «Интурист» — Пл. пам. павших борцов.

Гостиница «Люкс» — ул. Гоголя, 5.

Гостиница «Москва» — ул. Волго-Донская, 18.

Гостиница «Бол. Сталинградская» — ул. Гоголя, 2.

Почтамт — Октябрьская площадь.

Тракторный завод им. Дзержинского — трамваем (15 км от площади).

От Сталинграда до Астрахани (494 км)

От Сталинграда характер берегов резко меняется. Горы кончаются, лишь у с. Поповицкого встречается снова возвышенность правого берега — Нисонычев яр, оба берега становятся низкими; на этом участке Волги часто наблюдаются явления мглы (суховея). Ал. Толстой в рассказе «Лагутка» приводит яркое описание мглы:

«Я помню ясно, хотя мне было семь лет в то время, как началась беда. Мать и отец стояли на балконе и серьезно глядели туда, где, обозначаясь на горизонте невысокими курганами, лежала степь с прямоугольниками хлебов.

За курганами на востоке стояла желтоватая мгла, не похожая ни на дым ни на пыль.

Отец сказал: «Это — пыль из Азии», и мне стало страшно. Каждый день с этих пор мать и отец подолгу не уходили с балкона, и ежедневно мгла приближалась, становилась гуще, закрывала полнеба. Трудно было дышать, и солнце, едва поднявшись, уже висело над головой, красное, раскаленное.

Трава и посевы быстро сохли, в земле появились трещины, иссякающая вода по колодцам

стала горько-соленой и на курганах выступила соль.

Все, с чем я играл — деревья, заросли крапивы и лопухов, лужи с головастиками и тенистый пруд — все высыхало теперь и горело. Мне стало жутко и скучно...

В то время заехала к нам городская барышня погостить. Побежала в сад, увидела высокую копну, схватила меня и, так как я, присев, уперся, она упала в копну, предполагая, что это «душистое сено, какая прелесть», и за воротник барышни, в уши, в волоса и глаза набилось колючей пылью пересохшее до горечи сено».

Население здесь занимается главным образом рыболовством.

По берегам встречаются верблюды, на реке видны утки, гуси, изредка пеликаны и лебеди. Ближе к Астрахани — храмы-молельни калмыков, называемые здесь хурулами. (Тюменьки и Калмыцкий базар).

Весной Волга здесь разливается гигантским потоком, достигающим местами ширины до 40 км. Тогда перед взором туриста открывается море воды с пропавшими вдали берегами, со сложной системой волжек и притоков, понятных лишь судоводителю, который, идя волжками весной, сокращает путь парохода на десятки километров.

Ниже Сталинграда до Красноармейска (быв. Сарепты) пароход идет еще в черте районов Сталинграда (лесозаводы, Елшанка, Бекетовка, СталГРЭС). Ночью здесь все горит яркой полосой многих тысяч «лампочек Ильича». Картина надолго запечатлевается в памяти.

Здесь у Красноармейска будет выход канала Волга — Дон в Волгу.

Первая остановка парохода — **Каменный яр** (прав. берег). Пароходная пристань поставлена на левом берегу. Далее **Владимировка** (лев. берег), расположенная на рукаве Волги — Ахтубе — пе-

ревалочная пристань для баскунчакской соли, которая доставляется сюда по железнодорожной ветке с Баскунчакского озера, отстоящего от Владимировки в 85 км. Соль размалывают на мельницах и грузят в баржи для отправки по Волге.

Намечается сооружение железнодорожной линии Владимировка — Сталинград.

Ниже **Черный яр** (правый берег) — крупный садово-огородный волго-ахтубинский совхоз; здесь идет погрузка помидоров, дынь, арбузов. Черноярские арбузы — одни из лучших на Волге: черноярская дыня — ценный кондитерский сорт.

Миновав **Никольское** (прав. берег) — пристань для окрестных сел, **Даниловку** (лев. берег), обслуживающую ряд районов, расположенных на Ахтубе и Волге, пароход подходит к небольшому городу **Енотаевску** (прав. берег), расположенному на волжке, где пароходы пристают только весной; летом пристань отводится к острову, в 3 км от города.

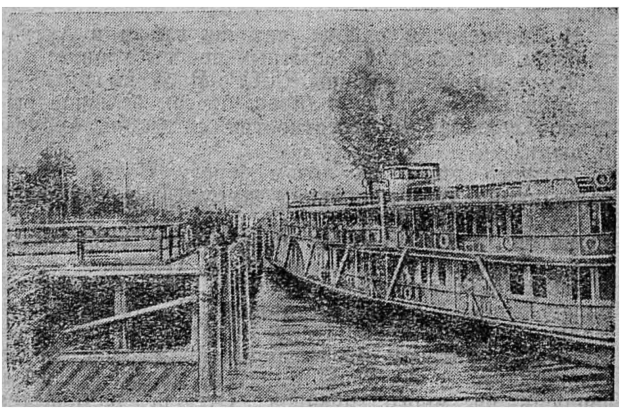
В Енотаевском районе, так же как и в Астраханском, производятся опытные посевы хлопка; это новые хлопковые районы СССР. В 55 км ниже — станица **Сероглазинская** (прав. берег), большое рыбацкое селение. В окрестностях ее бахчи, арбузы и дыни.

Немного ниже, на левом берегу Волги, виден калмыцкий храм-молельня - (хурул) своеобразной архитектуры, построенный в 40-х годах прошлого столетия. Храм украшен различными «священными» предметами, вывезенными из Тибета.

Следующая остановка парохода **Замьян** (правый берег), ниже, против станицы В. Лебяжье, от Волги с левой стороны отделяется второй рукав— Бузан, на котором ряд рыбных промыслов. Бузан соединяется с Ахтубой, а затем делится в свою очередь на много рукавов. Отсюда начинается Волжская дельта, площадь которой превышает 10 тыс. кв. км. Дельта состоит из разных веерообразных, расходящихся рукавов, делящихся

в свою очередь на вторичные и т. д. рукава. Все это покрыто зарослями камышей. По Бузану существует пароходное движение от Астрахани до Красного яра (96 км).

Не доезжая около 7 км до Астрахни, близ села Хохлацкого, пароход идет мимо Жареных бугров. Здесь была, по преданию, столица хозаров — Итиль. Немного ниже — Калмыцкий базар, где на берегу Волги стоит второй калмыцкий храм (хурул). В 4 км отсюда, в степи — курорт Тинаки; где находится известное соляное озеро с лечебной солью, парк, курзал, грязелечебница. Туристам рекомендуется во время стоянки парохода в Астрахани совершить поездку в Тинаки (от Астрахани до Калмыцкого базара) на пароходах местной линии, далее линейкой. Вся эта поездка займет не более 7—8 часов.



Отвал парохода скорой линии „Воронеж" из Астрахани.

Пройдя с. Хохлацкое, пароход поворачивает направо, и перед туристом развертывается широкая панорама Астрахани — последней пристани на Волге. Вдали вырисовывается кремль с пятиглавым собором, высокая колокольня которого видна с палубы парохода задолго до пристани.

Астрахань

Астрахань (лев. берег) расположена на острове, образуемом Волгой и ее рукавами; она соединяется через Саратов с Москвой (1517 км) Рязано-Уральской ж. д. В Астрахани свыше 220 тыс. жителей. Этот крупный порт на Волге является как бы воротами в Каспийском море и передаточным пунктом с Каспийского моря на Волгу. Транзитные грузы: нефть, рыба, хлопок, фрукты, волжский и камский лес.

В Астрахани имеются два холодильника, два консервных завода, судоремонтные мастерские, а также ряд других заводов. Близ холодильника на Балде, рукаве, который Волга выделяет уже в пределах города, расположен вновь отстроенный рыбоконсервный комбинат им. Микояна, поднимающий на высшую техническую ступень рыбное хозяйство Волжско-Каспийского района. В дальнейшем это будет самое мощное предприятие в мире по обработке рыбной продукции.

По рыбной торговле Астрахань является крупнейшим пунктом в СССР. На рыбных промыслах, ныне коллективизированных, занято 100 тыс. ловцов. Общий размер улова Волго-Каспийского района свыше 5 500 тыс. центнеров.

В 13 км от Астрахани, на правом берегу Волги, построен слип — одно из крупнейших в мире сооружений для под'ема судов, главным образом нефтеналивных барж, и их ремонта. Заканчивается сооружение крупной верфи рыболовецких судов и механизированного ремонтного судостроительного завода.

В Астрахани находятся медицинский и педагогический институты, ряд музеев; из них для туриста интересны Догадинская картинная галлерея и ихтиологический музей.

Туристам, едущим по Волге до Астрахани, рекомендуется использовать пароходную стоянку здесь (от 12—36 часов), в зависимости от линии парохода, на ознакомление с Астраханским портом. Интересна поездка на одном из пароходов местной линии по р. Балде, где, кроме холодильника и рыбноконсервного комбината, расположен ряд небольших рыбных промыслов.

На главной улице города — Братской — сад[illegible] с цветником и памятником борцам за свободу. Здесь лучшие магазины города.

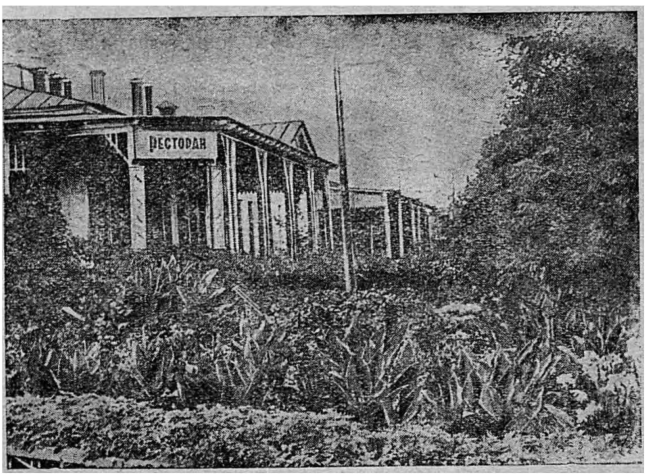
От пристаней 17 уч. и 5—9 уч. сообщение с Братской ул. трамваем (пешком 15—20 мин. ходу).

В окрестностях Астрахани следует отметить село Черепаху на р. Кутуме (бахчи, сады и виноградники). В Астрахани следует осмотреть кремль, подняться на колокольню собора, откуда чудесный вид на рейд и Волгу. Для посещения кремля требуется разрешение коменданта, помещающегося здесь же. В городе два загородных сада с летними театрами.

Из пристаней интересны 17 участок; здесь много растительности, лучший на Волге речной вокзал, весь в зелени, в цветах, с хорошим рестораном. Здесь же на участке библиотека, кино, великолепный зал ожидания и пр. На 17 участке у речного вокзала производится высадка и посадка (привал и отвал) как речных пассажирских пароходов транзитных линий Горький — Астрахань и Пермь — Астрахань, так и морских судов Каспара. После высадки волжские пассажирские пароходы идут к 5—9 участкам немного выше по Волге, ближе к центру, где производятся погрузо-разгрузочные операции. Обратные пассажиры, оставшиеся на пароходах, должны взять на 5 участке пропуск на

свой пароход через эти участки. У 9 участка находится судоремонтный завод им. Урицкого.

Годом основания современной Астрахани считают 1559 г. В 1717 г. была учреждена Астраханская губерния. В 1883—89 гг. в Астрахани жил в ссылке, по возвращении из Сибири, Н. Г. Чернышевский. Во время войны Астрахань пережила немало тяжелых дней. В начале января 1918 г. почти весь город был взят казаками и лишь небольшой отряд красных с ревкомом удерживался, запершись в кремле (в память этого имеется у ворот кремля мемориальная доска). Сформировавшаяся из рабочих дружина и пришедшие из уездов отряды освободили Астрахань от белогвардейцев и казаков. Организатором обороны Астрахани был С. М. Ки-



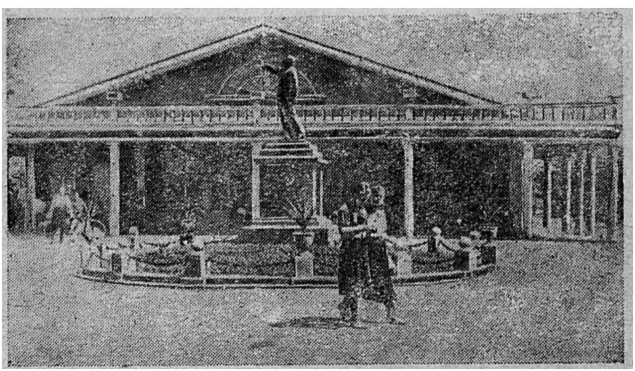
Астрахань. Ресторан на 17-м участке.

ров, использовавший здесь изумительную стратегию тов. Сталина в длительной обороне Царицына.

По районированию Поволжья Астрахань вошла в состав Нижневолжского края; одно время она была и столицей Калмыцкой АССР. В связи с разделением Нижневолжского края на Саратовский и Сталинградский Астрахань входит в состав Сталинградского края.

В Астрахани речной маршрут Горький — Астрахань заканчивается. Туристы, едущие в порты Каспийского моря, пересаживаются на морские пароходы Каспара, идущие от 17 участка. Пароходы эти идут без пересадки до Баку, Красноводска, Махач-Кала. Маршрут Астрахань — Махач-Кала является составной частью смешанного маршрута (водного и жел.-дорожного) на Минеральные воды (Кисловодск, Пятигорск, Ессентуки, Железноводск).

Из Астрахани до рейда 2 ходовых фарватера.



Астрахань. Речной вокзал. Помещение для пассажиров мягких мест.

правый — Бахтимир, левый — Белинский. По Бахтимиру расположены крупные рыбные промыслы, «Оранжерейное», «Трудфронт». Промыслы следует осматривать во время весенней или осенней путины. Сообщение с промыслами из Астрахани — речными пароходами Нижневолжского пароходства.

В низовьях дельты представляет большой интерес заповедник Дамчик, где можно встретить редких птиц (белую цаплю, пеликанов, каравайку и пр.). В заповеднике субтропическая флора (лотос, каспийская роза).

Размах дельты колоссален. Она вливает в Каспийское море около 200 протоков с бесчисленным количеством водных лабиринтов и ильменей.

За дельтой — Каспийское море.

Справочные сведения:

Главная почта — уг. Братской и Почтовой.

Ихтиологический музей Наркомзема — ул. Теодора Самуэля, дом 1 (уг. Набережной и 1 Мая).

Холодильный склад № 1 (холодильник) — у ж.-д. моста.

Гостиница «Коммунальник» — Братская ул., дом 3/16.

Гостиница «Новомосковская» — уг. Советской и Братской, дом 8/18.

Рынки: Мал. Исады (у пристаней) и Больш. Исады (трамваем Болдинской линии с пересадкой на Круговую).

КАМА

От истока до Перми

Среди рек Волжского бассейна Кама — главнейший приток Волги — представляет значительный интерес для туристов. По красоте своих берегов, обрамленных живописными предгорьями Урала, Кама, текущая среди сурового величия северного леса, не только не уступает Волге, но порой и превосходит ее.

«Любуешься и не налюбуешься на простую, но величественную красоту берегов многоводной Камы. Этот вековой, дремучий лес неотразимо манит вас под свою таинственную сень.

Вечер. Кама не шелохнется, остеклела, разве только осетр или белуга, играя, разведут на воде большой круг. Берега припали к речке. Кругозор огромный на десятки верст. Даль окутана легким флером — там на востоке чудятся невысокие горы. За кормой (парохода) нехотя догорает закат.

Чудный аромат несется с окрестных полей и лугов. Из небольшой рощицы слышатся запоздалые неуверенные трели соловья. Где-то скрипит коростель. На реке маячат рыбаки. Тихо и торжественно наступает великолепная камская ночь (А. И. Фирсов — «На Каме»).

Речная система Камы составляет половину всего бассейна Волги.

Длина Камы — 1882 км.

На Каме.

Главные притоки ее — Вишера с Колвой, Чусовая, Белая с Уфой и Вятка.

Транспортное значение Камы и ее бассейна очень велико. Раскинувшись на огромном пространстве на рубеже Европы, Азии, Кама соединяет естественным водным путем Средний Урал с Поволжьем и югом.

В прошлом по Каме шли изделия горнозаводского Урала, сибирские товары, грузы Пермской, Вятской и Уфимской губерний. Но все это в экономических условиях царской России не делало Каму оживленной рекой. Кама характеризовалась какой-то особенной пустынностью. Путешественникам на Каме приходилось иногда быть свидетелями таких сцен, как нападение на пароходы медведей.

В. И. Немирович-Данченко передает такой рассказ капитана:

«Верно вам говорю — это на Каме случилось: шел маленький пароходишко какого-то пермского купца, в роде волжских забежек — ладонью прикрыть можно, а через Каму в это время медведь переплывал. Стали на него кричать пассажиры, свистать — он и обиделся. Подплыл к пароходишку да и уцепился за него. Грузная шельма такая, — за какой борт схватится туда и кренит, так что уже не до смеху стало. У одного пассажира монтекрист был с собой, — давай расстреливать зверя, а тот и не чешется, пулька маленькая, что ему делается. Давал капитан полный ход, не собьешь мишку, стали его топором рубить, лапу ему повредили — отстал... Вышел на берег и давай себе лапу зализывать».

Социалистическая стройка, меняющая лицо страны, отразилась и на Каме.

Создание крупнейшего химкомбината в Березниках, открытие калия на Верхней Каме, постройка в Соликамске мирового гиганта калийной промышленности, открытие нефти на Чусовой (приток Камы), строительство мощного камского бум-

комбината ниже Перми, гидроустановка в районе Перми, строительство Кузбасса и Магнитостроя — все это превратило Каму в транспортный путь огромного значения.

Кама идет районами Кировского края, Свердловской области, кантонами Башкирской и Татарской АССР.

Кама и ее судоходные притоки — Вишера с Колвой, Вятка и Белая с Уфой — эксплоатируются Камским речным пароходством. На основных камских линиях: Березники — Пермь, Пермь — Горький, Пермь — Астрахань и Пермь — Рыбинск поставлены пассажирские пароходы двухэтажного американского типа. В линиях Пермь — Горький, Пермь — Астрахань и Пермь — Рыбинск пассажирские пароходы по удобствам, комфорту и быстроходности немногим уступают лучшим пароходам астраханских транзитных линий (Горький — Астрахань).

Железные дороги подходят к Каме в Соликамске, Березниках и Перми — Пермская жел. дор., в Сарапуле Московско-Казанская ж. д. Кама пересекается железнодорожными мостами в Перми и Сарапуле.

Истоки Камы — в Кировском крае у деревни Карлушиной, в 60 км от Глазова; судоходна Кама от Гайны. В верховьях один из притоков Камы — Южная Кельтма, близко сходится с притоком Вычегды Северной Кельтмой. Здесь для соединения Волги с Северо-Двинским бассейном был прорыт Старый Екатерининский канал.

Кама близко подходит к Печоре. Кратчайшие расстояния между притоками этих двух рек находятся на крайних пунктах водораздела, на восточной и западной стороне.

На Востоке Умпель — приток Уньи, впадающей в Печору, протекает на прямой линии от Колвы, принадлежащей к камской системе, на расстоянии 10—15 км. На западной стороне Вогулка (камская система) отстоит от Волосницы (система Печо-

ры) на расстоянии 4—5 км. Здесь пролегает гужевой путь с Камы на Печору. По Волосянице грузы доставляются на Якшинскую пристань (Печора).

Ниже впадения Южной Кельтмы Кама поворачивает на юг и принимает судоходный приток — реку Вишеру, по которой существует правильное пассажирское движение до Красновишерска, выше устья Колвы.

Красновишерск — центр заводов Вишхимзы (лес, бумага), вырабатывающих высокосортную бумагу.

На притоке Вишеры — Колве, в 7 км от устья— **Чердынь** (прав. берег), одно из древнейших поселений Камского края; неподалеку отсюда была столица финских племен, называемых пермью. Страну называли Биармией. По народному преданию, Чердынь стоит уже на пятом месте. В XVI в. город был перенесен на место современной Чердыни.

Долгие годы здесь был крупный перевалочный пункт для грузов, идущих с Волжского бассейна на Печору. В конце XIX в. Чердынь была местом административной ссылки. В настоящее время Чердынь — центр пушного промысла, богатейшего края. Имеется электростанция. По спаде воды пристань в Чердыне переводится от города и ставится ниже — в Серегове, почти в самом устье Колвы. Весной по Колве пассажирские пароходы ходят выше — до Корепина. Выше Чердыни — древние села Ныроб и Искор. В с. Ныроб отбывал ссылку К. Е. Ворошилов.

Пароходы линии Красновишерск — Березники — Пермь, выйдя с Вишеры на Каму, миновав **Тюлькино** (ниже устья Вишеры), останавливаются в **Соликамске** (лев. берег). Город соединен железной дорогой через Усолье с Пермью и Свердловском. В Соликамске при советской власти открыты громадные залежи калия — минерала, употребляемого в промышленности и сельском хозяйстве. Залежи калия в Соликамске значительно превышают все

мировые запасы калия. В 1934 г. в Соликамске вступил в строй крупнейший в мире рудник № 1, мощностью в полтора миллиона тонн добычи и переработки калия в год. Ежегодно на Соликамской химической фабрике должно перерабатываться 3500 тонн калия.

Березники (лев. берег) связаны железной дорогой через Чусовую с Пермью, Свердловском. В Березниках государственный содовый завод, солеварни. Здесь же гигант социалистической химии — березниковский химкомбинат им. т. Ворошилова. Кроме заводов для туриста здесь интересны теплоэлектроцентраль высокого давления, мощностью в 93.000 квт и водонапорная станция, крупнейшие в СССР. Следует побывать и в соцгородке.

Наркомтяжпром имеет в Березниках вуз — химико-технологический институт.

Туристам рекомендуется камский маршрут заканчивать не в Перми, как это обычно делают многие, а в Березниках или в Соликамске.

Из пристаней внимание туриста далее привлекут: **Усть-Пожва** (прав. берег.) с двумя заводами, вырабатывающими железную и оцинкованную посуду, от пристани идет дорога на Кудымкор (центр Камо-Пермятского района), **Чермоз** (прав. берег) — железоделательный завод, **Слудка** (прав. берег) вблизи устья Обвы — родина камских капитанов и лоцманов и **Хохловка** (прав. берег) — дачное место.

Далее, в 19 км — Заозерье (прав. берег) — затон, зимовка судов; ниже с левой стороны в Каму впадает Чусовая. Здесь в 1919 г. Колчак велел загнать в устье Чусовой 52 парохода и 30 барж, которые зажег керосином, выпущенным из нефтехранилища. Лучшие суда камского пассажирского флота («Марианна», «Наталия», «Вера и др.) погибли здесь от руки белогвардейского адмирала.

Близ Чусовой — Левшино, село и станция Горно-заводской линии Пермской ж. д. Далее пароход минует справа Верхнюю Курью, слева Молотово (быв. Мотовилиха) — машиностроительный завод и рабочий поселок, составляющий в настоящее время с Пермью один город. Молотово с центром Перми связано трамвайной линией, по Каме — пароходами.

Пермь

Пермь (лев. берег) соединена Пермской ж. д. с Москвой (1437 км), Свердловском, Сибирью; входит в состав Свердловской области.

Вокзал Пермь I расположен на набережной, вблизи пристаней, от которых идет трамвайная линия до загородного сада.

Пермь с парохода производит впечатление большого красивого города. Панорама высокого городского берега чрезвычайно живописна. На набережной ряд красивых зданий, большое оживление. Главная улица города — ул. Карла Маркса—начинается от набережного сада, пересекает Пермь поперек и оканчивается заставой у загородного сада с вековым березовым бульваром, посаженным в начале XIX в.

По своему торговому и промышленному значению Пермь занимает на Урале после Свердловска первое место. Здесь единственный в СССР сепараторный завод им. Дзержинского, спичечная фабрика «Труд» и ряд других фабрик и заводов.

Пермь — крупный культурный центр, город учащейся молодежи, город подготовки кадров для Свердловской области; здесь находится университет, медицинский институт, свыше 10 техникумов, биологический институт, ряд научных обществ, государственный областной музей с зоологическим садом.

В городе автобусы, трамваи, гостиницы («Заря», «Северные номера»), экскурсионная станция

с общежитием для туристов и база ОПТЭ (Шадринская, 27). В Перми родился художник В. П. Верещагин, получили образование Д. Н. Мамин-Сибиряк (писатель) и профессор А. С. Попов (изобретатель беспроволочного телеграфа) и др. Здесь отбывали ссылку М. М. Сперанский, А. И. Герцен, В. Г. Короленко, Я. М. Свердлов и многие другие.

По сравнению с другими городами Камы, Чердынью и Соликамском, Пермь очень молодой город, основан в 1781 году. До этого здесь была ничтожная деревушка Строгановых — Брюханово, возникшая в XVII веке.

Позднее здесь был открыт казенный медеплавильный Егошихинский завод. В дальнейшем Пермь была превращена в губернский город (1796 г.), который приобрел, в силу своего географического положения (судоходная Кама и сибирский тракт), крупное транспортное значение.

В конце XIX века в Пермь начинают направлять ссыльных, организуется социалдемократический кружок. В 1905 г. здесь имело место восстание пермских и мотовилихинских рабочих, жестоко подавленное царизмом.

В 1919 г. в районе Перми развернулись бои Красной армии с Колчаком, который уничтожил лучшую часть камского пассажирского флота.

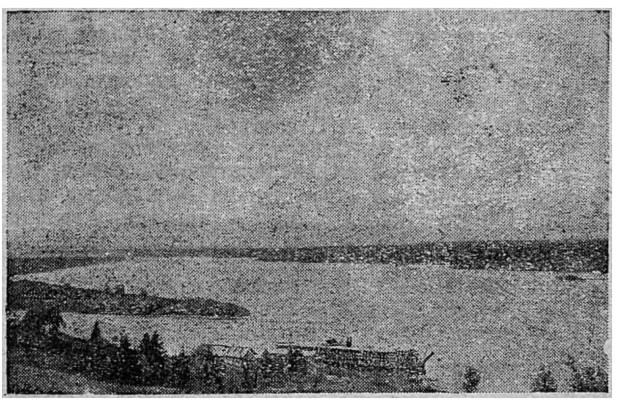
Пассажирам, имеющим возможность сделать остановку в Перми на два дня, рекомендуется съездить в Кунгур (по Пермской ж. д.) в 101 км от Перми (3 часа езды) и осмотреть кунгурскую ледяную пещеру, находящуюся на берегу Сылвы, близ села Банного, в 2 км от ст. Кунгур. Проводником-инструктором при осмотре этой пещеры можно пригласить А. Т. Хлебникова — местного краеведа и геолога, хорошо знающего исследованную часть пещеры.

От Перми транзитные линии Камского речного пароходства идут вниз по Каме и вверх по Волге до Горького и Рыбинска. С навигации 1934 г. Камское речное пароходство открыло новую сквоз-

ную пассажирскую линию Пермь — Астрахань связывающую беспересадочным водным путем Каму и Урал с Нижней Волгой. На эту линию поставлены новые теплоходы Камского пароходства— «Маршал Ворошилов», «Ошвинцев», «Кабаков», «Постышев» и ряд больших пароходов — «1 Мая», «Д. Фурманов» и др. Местные линии функционируют вверх по Каме до Березников, вниз — до Осы, дачные линии — вверх до Верх. Курьи, вниз — до Конецбора.

От Перми до устья Камы (309 км)

От Пермской пристани до жел.-дор. моста Пермской ж. д. через Каму (в 5 км ниже города) расположена транспортная и промышленная Пермь (лесопильные заводы, склады, жел.-дор. депо, караваны судов, плоты и пр.).



Нытва

За жел.-дор. мостом по правому берегу ряд дач — Нижн. Курья, сосновый бор, дачное место, затон.

В 43 км ниже, на правом берегу Камы, пристань, **Краснокамск** — новый город. Здесь окончен постройкой в январе 1936 г. целлюлозно-бумажный комбинат, по мощности один из крупнейших в мире; он в два раза увеличивает весь выпуск бумаги в СССР и в полтора раза количество выпускаемой целлюлозы. Сырьевой базой для комбината служат лесные массивы Верхней Камы и ее притоков: они с избытком покроют потребности комбината. Рядом с бумажной фабрикой заканчивается постройкой вторая бумажная фабрика «Гознак».

Следующая пристань **Нытва** (прав. берег). Железоделательный завод, выпускающий листовое железо. Имеется железнодорожная ветка Нытва — Чайковский — Пермь.

Берега Камы на этом участке живописны, покрыты высокими холмами, встречаются ель, пихта. На этом плесе несколько узких ходовых рукавов, у которых устроены семафоры: Частинский, выше пристани Частые, Раздорная воложка, семафор ниже Частых и Банная воложка; с луговой стороны — семафор за Сайгаткой.

Из пристаней до Сарапуля для туриста интересны; **Юго-Камский железоделательный завод, Оса** (лев. берег), **Частые** (прав. берег) — хлебные пристани, **Галево** (прав. берг) — пристань воткинского судостроительного завода, выпустившего на Волгу и Каму ряд пароходов, в настоящее время строит экскаваторы. Воткинский завод находится в 14 км от Камы, соединен жел.-дор. веткой с Моск.-Казанской ж. д. Воткинск — родина композитора П. И. Чайковского.

За Галевым Кама особенно красива; оба берега ее принимают горный характер, крутые, обрывистые холмы сплошь заросли густым лесом, в котором встречаются остроконечные пихты, сибирская лиственница (Костовацкий бор). За **Сайгаткой**

(лев. берег) хлебная пристань — **Раскольниково,** быв. Гальяны (прав. берег); здесь в 1919 г. шли большие бои волжско-камской водной флотили под командой т. Раскольникова с колчаковцами. До включения Ижевска в железнодорожную сеть Раскольниково служило пристанью для Ижевска — столицы Удмуртской АССР, входящей в состав Кировского края. От Раскольникова до Ижевска — 45 км.

Сарапуль (прав. берег) входит в состав Кировского края: он соединен Московско-Казанской ж. д. с Москвой (1172 км), Уралом. Передаточный пункт по вывозу хлеба, торгово-промышленный центр Среднего Прикамья с сильно развитой кожевенной промышленностью. В городе кожевенные, канатный, краскотерочный, чугунолитейный и другие заводы. Строится механическая фабрика обуви. Сарапуль — культурный центр для ряда районов Южного и Среднего Прикамья. Здесь педагогический и сельскохозяйственный техникумы, научный музей. В окрестностях Сарапуля хвойные леса.

За Сарапулем Каму пересекает железнодорожный мост Московско-Казанской ж. д. Ниже ряд крупных хлебных пристаней — **Николо-Березовка** (лев. берег), **Каракулино** (прав. берег). В 18 км ниже Каракулина в Каму впадает с левой стороны река Белая. Против устья Белой, ниже с. **Чеганды** (прав. берег), длинные подземные искусственные пещеры. Они представляют ряд пустот, правильно выкопанных и соединенных между собой коридорами. Пещеры имеют несколько выходов на обрывистый берег Камы. Предполагают, что здесь были медные рудники, впоследствии использованные разбойниками. Вблизи пещер Чегандинское городище (бронзового века). Ниже устья Белой затон и пристань **Дербешка** (лев. берег). Здесь перевалка грузов с бельских пароходов на камские, идущие вверх по Каме в Пермь и обратно от Перми на Белую. Дербешка входит в состав Башкирской

АССР. Далее Кама идет уже кантонами Татарской АССР. От Каракулина до Дербешки Кама идет на юг, далее снова поворачивает на запад.

Первая остановка парохода в пределах Татарии — **Красный бор** (прав. берег), хлебная пристань. Село расположено близ громадного хвойного бора, стоящего на отвесно спускающихся кручах. В бору знаменитая пьянящая земляника, почему и село ранее называлось Пьяный бор. Село Красный бор известно своими археологическими находками, здесь в верхней береговой террасе был найден и исследован так называемый Пьяно-борский

Баканщик на Каме.

могильник. Время могильника V и VI век. Дальше **Мензелинск** (лев. берег). Пароходный дебаркадер стоит у пустынного берега, город расположен в стороне от Камы на р. Мензели; затем пароход останавливается у деревни Ижевка, устье реки Иж — пристань. **Ижевский минеральный источник** (прав. берег). Источник расположен у правобережья Камы, принадлежит к группе холодных, слабых горько-соленых источников, ниже пристани — санаторий, расположенный на живописном холме.

Ниже в 8 км против с. Икское устье в Каму с левой стороны впадает река Ик.

«Невдалеке от устья Ик Кама стала совсем красавицей. Гряды береговых гор одна за другой вступают в реку крутыми откосами то серые и песчаные, то зеленые от покрывавшего их леса. Позади за ними смутно рисуются другие, еще далее мерещатся едва-едва, словно туман лежащий на воде, третьи»... (Немирович-Данченко).

Ближайшая остановка парохода — **Тихие горы** (прав. берег). Здесь Бондюжский химический завод. Отсюда начинается прекрасный лес по правому берегу Камы, который заканчивается у Тарловки — места замечательного по красоте. Здесь «Богатый лог», запечатленный Шишкиным в картине «Кама у Елабуги».

Тарловка — Кавказ на Каме, одно из лучших дачных мест в Прикамье. Здесь дома отдыха, санаторий; на лето можно снять комнату у местных жителей с обслуживанием, продукты легко достать в Челнах (напротив, на лев. берегу Камы), сообщение моторными лодками. В Челнах крупные колхозные базары.

Береговые Челны (лев. берег) в 5 км от Тарловки, крупная хлебная пристань, элеватор на берегу Камы, паровая мельница Союзхлеба и др., бывшее село Б. Челны ныне город.

В 22 км ниже — **Елабуга** (прав. берег), бывш. уездный город Вятской губернии, ныне входит в состав Татарской АССР. Хлебная пристань. Для

туриста интересен музей местного края, дом художника И. И. Шишкина, который родился здесь. Близ пароходной пристани, расположенной в 2½ км от города, на горе сохранился памятник древнеболгарской культуры — круглая башня «Чертово городище».

В 6 км от Елабуги у дер. Ананьино на р. Тойме находится Ананьинский могильник конца бронзового или начала железного века, известный далеко за пределами СССР.

Немного ниже Елабуги обращает внимание живописнейший уголок Камы **Красный ключ** (лев. берег) — дом отдыха Ц. К. союза речников, здесь крупный птичий совхоз. В 8 км ниже—село **Сентяк** (прав. берег), утопающее в фруктовых садах, славится своими ягодами и яблоками. В 28 км отсюда в Каму справа впадает крупный приток река Вятка, конечной пристанью для которой на Каме являются **Соколки** (прав. берег), далее ряд хлебных пристаней: **Камские поляны, Вандовка и Берсут,** ниже которых **Чистополь** (лев. берег), кантон Татарской АССР. Это крупный ссыпной пункт и затон. Имеются мельницы, кожевенный и механические заводы, есть несколько техникумов. Город находится недалеко от пароходных пристаней, вблизи которых расположен липовый парк. До 1781 г. Чистополь был простым селом, позднее вошел в состав Казанского наместничества, впоследствии губернии; ныне входит в Татарскую АССР.

В городе — гостиница (уг. ул. Володарского и Л. Толстого), музей (ул. К. Маркса, 8).

В Чистополе родился А. М. Бутлеров (выдающийся химик).

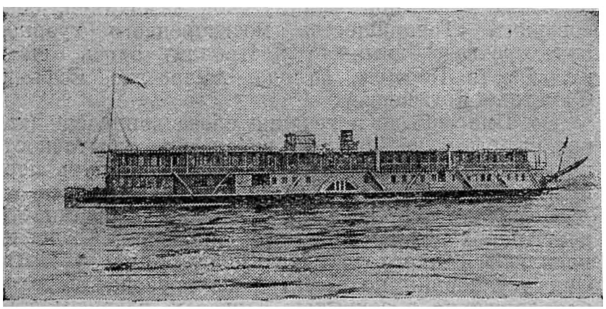
В окрестностях Чистополя находится образцовая ферма чистопольского сельскохозяйственного техникума и плодовый питомник чистопольского кантонного земельного отдела.

Ниже Чистополя Кама становится однообразнее, здесь ряд селений с археологическими остатками, их много близ Савина-городка, Мурзихи и

особенно между Лаишевым и Мурзихой, близ с. Шуран, известного подвигами знаменитого в свое время Камского «рыцаря» Нормацкого. В половине XVIII в. он владел здесь крупной вотчиной, величал себя герцогом Нормацким и с многочисленной вооруженной дворней нападал на караваны судов и грабил их. Установлено, что в окрестностях Шурана в XIV веке находился болгарский город Кашан.

За Чистополем пароход останавливается в **Рыбной слободе** (прав. берег); это пристань местного значения, село когда-то славилось рыбой; в **Мурзихе** (лев. берег) и **Лаишеве** (прав. берег) — хлебные пристани.

От Лаишева до устья Кама течет в низких берегах, разбивается на рукава и становится уже; крупных селений здесь нет. В Волгу Кама впадает двумя рукавами, в 909 км от Перми. Первой пристанью на Волге для камских пароходов, идущих вверх к Горькому и вниз к Астрахани, является **Камское устье**, откуда пароходы линии Пермь — Астрахань поворачивают обратно и идут вниз по Волге к Астрахани.



Пароход почтовой линии Рыбинск—Пермь „Вас. Каменский"

МОСКВА-РЕКА

Общий обзор

Москва-река, берущая начало в Западной области, протекает в пределах Московской области на расстоянии 448 км. Вместе со своими многочисленными притоками (наиболее значительные Руза, Истра, Пахра) Москва-река охватывает площадь в 70 тыс. кв. км.

До Можайска река течет узкой долиной. Постепенно расширяясь, в низовьях она достигает ширины до 180 м.

Берега и ложе реки состоят главным образом из разного рода песков и глин.

От Звенигорода до Москвы берега ее очень живописны. Здесь ряд дачных мест, домов отдыха, санаторий. Из дачных мест отмечаем Звенигород, Покровско-Стрешнево, Серебряный бор, Крылацкое и Кунцево.

Судьба Москвы-реки интересна и знаменательна. В царской России эта река была малосудоходной. В 70-х годах прошлого столетия Москва-река была шлюзована частной французской кампанией, образовавшей «Товарищество москворецкого тузрного пароходства», которая построила здесь шесть шлюзов (в Перерве, Беседе, Андреевке, Софьине, Фаустове и Северке).

Но Т-во еще до истечения срока концессии (концессия была на 50 лет), вследствие убыточности, ликвидировало свое дело. Москворецкий путь перешел в казну.

С начала XX века на Москве-реке начинается рост пароходного, грузового движения. Сюда направляются пароходства с Волги, Камы и Вятки. Они установили по Москве-реке грузовое пароходное движение в закрытых баркасах, главным образом по отправке грузов из Москвы в г. Горький, на ярмарку и с ярмарки — в Москву.

Правильного пассажирского движения из Мо-

сквы не существовало, оно началось ниже — с Оки от Рязани.

В годы гражданской войны, когда жел.-дор. транспорт работал с особым напряжением и исключительной нагрузкой, по Москве-реке было открыто правильное пассажирское движение от Москвы до Рязани; ходили небольшие одноэтажные пароходы («Даргомыжский», «Совет», «Витязь»); в дальнейшем в эту линию был поставлен полутораэтажный пароход «Волна». Линия эта настолько привилась и окрепла, что в нее с 1923 г. ввели уже пароходы большего размера, двухэтажного типа («Успех», «Благородный», «Нижний-Новгород» и «Мантурово»).

С 1932 г. транзитная линия Москва — Горький стала беспересадочной (до этого была пересадка в Рязани). Это дало экономию в перевозке грузов и значительные удобства для пассажиров и туристов.

Поездки по Москве-реке и Оке от Москвы становятся популярными среди москвичей.

С 1933 г. Московско-Окское и Камское речные пароходства ввели новый беспересадочный маршрут Москва — Уфа.

Этот маршрут — маршрут пяти рек (Москва-река, Ока, Волга, Кама, Белая), охватывающий обширные районы СССР с разнообразной природой, бытом и экономикой, завоевал в течение первых же двух навигаций (1933 и 1934 гг.) исключительное внимание экскурсионных организаций (Акц. о-во «Интурист» и О-во пролетарского туризма и экскурсий), а также и одиночек-туристов, которые в течение четырех месяцев (июнь, июль, август и сентябрь) целиком заполняют пароходы линии Москва — Уфа.

За три года существования сквозной беспересадочной линии Москва — Уфа маршрут этой линии стал самым популярным пароходным маршрутом. Он вошел в быт и жизнь москвичей.

В 1935 г. продолжительность маршрута Москва—Уфа в оба конца с остановками в конечных пунктах была 19 дней (а в 1933—34 гг. — 22 дня).

С навигации 1936 г. движение по этой линии еще более ускорено. Продолжительность поездки от Москвы до Уфы и обратно с остановками в Москве и Уфе доведена до 17 дней. Отправление ежедневное.

В целях разгрузки этой линии от промежуточных пассажиров и пассажиров, едущих из Москвы до Горького и далее, направляющихся вниз по Волге в Сталинград и Астрахань, с навигации 1935 года введена вторая почтовая линия от Москвы до Горького.

В 1936 г. движение пассажирских пароходов на этой линии будет ежедневное. Кроме этого с навигации 1935 г. от Москвы открыта новая экскурсионная пассажирская линия Москва — Архангельск, по своей длине (3408 км) величайшая в Европе речная беспересадочная линия.

Если в области пассажирского транзитного движения по Москве-реке достигнуты по сравнению с прошлым исключительные успехи, и река из почти неосвоенной на наших глазах превратилась в транзитную магистраль, то и в развитии пригородного движения последние 2—3 года дали также исключительные результаты.

До 1931 г. внутригородское и пригородное пароходное движение по Москве-реке носило случайный характер.

В дореволюционные годы оно исчерпывалось несколькими «финляндчиками» — катерами финляндского типа, курсировавшими нерегулярно, главным образом по праздничным дням, на участке Болотная пл. — Дорогомиловский мост.

«Отцы» города совершенно не интересовались Москвой-рекой в черте города, также как Министерство путей сообщения не интересовалось Москвой-рекой вообще.

Первая попытка организовать внутригородское пароходное движение в Москве при советской власти была сделана в 1921—1922 гг., когда в пределах города начали курсировать небольшие одноэтажные пароходы «Совет» и «Витязь».

В 1929 г. специальный экскурсионный пароход «Кр. Пионер» совершал рейсы от Москвы до Перервы, а иногда и до Беседы, главным образом с массовыми экскурсиями рабочих.

В 1931 г. на Москве-реке впервые появились регулярными рейсами «водные трамваи» — небольшие катера одного типа.

В 1932 году количество водных трамваев увеличилось почти в три раза. Появились стосильные теплоходы типа «Опыт» (постройка верфи им. Постышева в Городце на Волге).

В 1932—33 г. Балаковский судостроительный завод на Волге выпустил для Москвы-реки пять пароходов пригородного движения («Динамовец», «Энергетик», «Калибровщик», «Кремль» и «Память Кирова»), которые по отделке, комфорту и удобствам не уступают лучшим рейнским пароходам этого типа. Эти пароходы обслуживают главным образом экскурсии ОПТЭ, фабрик, заводов и др организации.

Значительно улучшился и основной тип водных трамваев. В 1933 г. появились водные трамваи с открытой террасой, типа инж. Туркова, являющиеся в настоящее время основными катерами пригородных линий Москвы.

Для эксплоатации водных трамваев, теплоходов и экскурсионных пароходов создано самостоятельное Московско-пригородное пароходство.

В 1935 г. в выходные летние дни Московское пригородное пароходство, несмотря на дождливое лето этого года, перевозило до 75 тыс. чел. в день.

Рост пригородных перевозок по Москве-реке характеризуется следующими данными:

Год	Число судов	Колич. перевезенных пассажиров
1931	17	333 тыс.
1935	64	4.000 тыс.

В 1936 г. пригородное движение по Москве-реке будет установлено на участке Кунцево — Москва—Андреевка (71 км).

В связи со строительством канала Москва — Волга Москва-река в районе Кунцева представляет исключительный интерес.

Здесь у села Щукино, близ Покровского-Стрешнева, на 128 км канал выходит в русло Москвы-реки.

Согласно постановлению СНК и ЦК ВКП(б) от 8 сентября 1935 г., к навигации 1937 г. будет осуществлена транспортная реконструкция Москвы-реки на участке Щукино — Перерва на глубину 3,5 м с одновременным проведением хорошевского спрямления. Судоходство по Москве-реке здесь улучшается постройкой бетонных плотин и шлюзов в Карамышеве и Перерве. Плотина в Карамышеве строится, шлюз и плотина в Перерве построены.

В районе Хорошевского Серебряного бора в навигацию 1937 г. будет осуществлено спрямление Москвы-реки.

Кроме хорошевского спрямления, Карамышевского шлюза, которые спрямляют на Москве-реке Кунцевскую петлю, оставляя Кунцево и Крылатское вне ходового фарватера, на участке Фили — Перерва будут созданы три спрямляющих канала — Дорогомиловский, Луженецкий и Андреевский, идущие почти параллельно линии Моск.-Окружной ж. д. Эти каналы разгрузят центральную часть Москвы от транзитно-грузового движения, обеспечат пропуск по Москве-реке крупнейших волжских судов и караванов, требующих более значительных габаритов, мостов и радиусов закруглений, чем предусмотрено планом реконструкции

Москвы; а также облегчат пропуск вод весеннего паводка, угрожающего ежегодным затоплением прибрежных районов столицы.

Согласно генеральному плану реконструкции гор. Москвы (постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 июля 1935 г.) к концу 1938 г. будут закончены постройкой гранитные набережные вдоль берегов реки Москвы в черте города от Шелепихи до Кожухова (46 км, не считая 18 км, уже построенных в 1935 г.).

Новые набережные Москвы-реки, покрытые гранитом, превращаются в основную магистраль города.

К концу 1938 г. в черте города от Шелепихи до Кожухова будут устроены асфальтированные проезды-улицы вдоль набережных шириной до 50 м.

В тот же срок развернется застройка набережны архитектурно оформленными домами.

Такова та величественная рама Москвы-реки, в которой по волжским водам пойдут трехэтажные волжские красавцы паротеплоходы транзитных линий (Москва — Архангельск, Москва — Ленинград, Москва — Уфа, Москва — Астрахань), теплоходы местных линий (Москва — Горький, Москва — Калинин и др.), экскурсионно-прогулочные суда и многочисленные водные трамваи, автобусы и такси.

Огромный рост пассажироперевозок по Москве-реке будет иметь место после сооружения одного из величайших мировых гигантов — канала Москва — Волга.

Решение о сооружении этого канала было принято в 1931 г. по инициативе тов. Сталина на июньском пленуме ЦК ВКП(б). В этом же году начали и подготовительные работы по каналу, а в 1932 г. была выбрана и наиболее выгодная трасса канала.

Канал Москва — Волга начинается на Волге у Иванькова и заканчивается у с. Щукина на Мо-

скве-реке. На всем пути от Иванькова до Перервы будет 10 шлюзов, из них один шлюз на Волге у Иванькова, семь шлюзов на канале и два шлюза (Карамышевский и Перервинский) на Москве-реке.

С открытием канала Москва — Волга (в 1937 г.) и с окончанием работ по реконструкции Волги на участке Иваньково — Рыбинск (в 1939 г.) Москва станет портом трех морей: Белого (транзитная линия Москва — Сорока), Балтийского (линия Москва — Ленинград) и Каспийского (Москва — Астрахань).

С постройкой же Волго-Донского канала, который последует за каналом Москва — Волга, Москва, соединившись еще с двумя морями Азовским и Черным, будет портом пяти морей.

Канал Москва — Волга имеет огромное транспортное значение.

От Москвы до Рыбинска канал спрямляет водный путь на 1160 км (по каналу и Волге 400 км, а через Горький по ныне существующему пути по Москве-реке, Оке, Волге — 1560 км).

От Москвы до Горького разница в пользу канала 166 км (по каналу и Волге — 900 км, по Москве-реке и Оке — 1066 км).

После реконструкции Волги на участке Иваньково — Рыбинск (1939 г.) пассажирская линия Москва — Уфа будет иметь направление из Москвы через канал Москва — Волга — Иваньково — Рыбинск — Горький и далее обычным путем (Горький — Камское устье — Дербешка — Уфа). Для этой линии заказана заводу «Кр. Сормово» серия теплоходов.

В навигацию 1936 г. из Москвы будет три транзитных пассажирских линии:

1) Скорая линия Москва — Уфа — ежедневно с отвалом из Москвы в 15 час. В линии 17 пароходов, из них четыре новых парохода сормовской постройки («Л. М. Каганович», «Башцик», «Менжинский» и «Пам. Покровского») и три заново переделанных в затоне им. Жданова (Ока), комфорта-

бельно отделанных парохода «Максим Горький», «Григорий Пирогов» и «Правда».

Из пароходв прежней постройки в этой линии лучший — «Жан Жорес».

Линия Москва—Уфа эксплоатируется двумя пароходствами Камским и Московско-Окским.

2) Почтовая линия Москва — Горький — ежедневно с отвалом из Москвы в 19 час.

В линии 10 пароходов, из них лучшие «Фрунзе» «Желиховский», «Свердлов», «15 лет Октября», «Наркомвод». Линия принадлежит Московско-Окскому пароходству.

3) Экскурсионная линия Москва — Архангельск. Отвал пароходов из Москвы в особо об'явленные дни в 19 час.

В этой линии пароходы «Ян Рудзутак» и «Емельян Пугачев», специально переоборудованные в затоне Лименда (Котлас на Сев. Двине).

Все помещения двух этажей отведены исключительно для экскурсантов и туристов. В пути случайные пассажиры и груз не принимаются. Здесь созданы все условия для длительных туристских и экскурсионных поездок.

Линия эта эксплоатируется Северным речным пароходством.

Отвал пароходов транзитных пассажирских линий (Москва — Уфа, Москва — Горький, Москва — Архангельск) в Москве от речного вокзала Московско-Окского речного пароходства у Даниловского моста.

От Москвы до устья

В прямом сообщении от Москвы до Уфы пароход идет по 5 рекам: Москве-реке, Оке, Волге, Каме и Белой.

При поездке по этому маршруту пассажир видит многочисленные фабрики и заводы, многие из которых имеют большое значение не только в хозяйстве своего района, но и в народном хозяйстве всего СССР; вновь строящиеся промышленные

предприятия, призванные сыграть важнейшую роль в индустриализации Союза, а некоторые — являющиеся крупнейшими в мире; действующие и сооружаемые электростанции, в живых образах свидетельствующие о неуклонном выполнении ленинского плана электрификации нашей страны.

Местами по берегам наблюдается разработка недр и добыча разнообразных ископаемых — строительного камня, извести, мела и пр. За линиями берегов развертываются обширные колхозные и совхозные поля. Наконец, в ряде пунктов видны действующие уже или строящиеся жел. дороги, мосты, пристани, механизмы для погрузки и выгрузки и т. д.

На верхней палубе парохода „Гр. Пирогов" (первый справа заслуженный деятель искусства артист Москов. Бол. театра А. С. Пирогов)

Все это представляет исключительный интерес для туриста, дает ему богатый, живой и содержательный материал, который надолго останется в памяти.

Сквозной маршрут Москва — Уфа удовлетворяет давно чувствующуюся туристами-уральцами и живущими в Башкирии необходимость, соединения водным путем Башкирии и Южного Урала с центром СССР — Москвой. Уральцам этот маршрут дает возможность совершить в свой отпуск поездку на пароходе до Москвы, попутно ознакомившись с центром Поволожья — Горьким, побывать в Москве, а при наличии свободного времени совершить экскурсию и в Ленинград.

От Москвы до устья Москва-река течет параллельно линии Московско-Казанской ж. д., что дает возможность пассажирам в Бронницах, Фаустове, Воскресенске и Коломне пересаживаться с поезда на пароход и обратно. Это создает значительные удобства при встречах, проводах, необходимости позднее выехать из Москвы и догнать свой пароход и т. д. (Поездом до Коломны 3 часа, пароходом — 18 час.).

Отвалив от речного вокзала, пароход идет под Даниловский мост, построенный в 1933 г. Мост этот деревянный, трехпролетный, балочный, с подвесной средней фермой. Один из крупнейших в Союзе деревянных мостов.

Далее Алексеевский мост Окружной дороги, села Ниж. и Верх. Котлы (пр. берег).

Ниже села Кожухово (лев. берг) начинается район подмосковных садово-огородных хозяйств. В Кожухове подстанция МОГЭС.

За Кожуховым на правом берегу Москвы-реки с. Ногатино, затон, судоремонтные мастерские. Мастерские в дальнейшем будут превращены в судоремонтный завод, занятый ремонтом катеров, коммерческого и технического флота.

Ниже территория бывш. Сукина болота, а затем перервинский узел (плотина, шлюз, деривационный

канал, струенаправляющая и ограждающая дамбы), являющийся одним из крупных гидротехнических сооружений Союза. Шлюз рассчитан на пропуск больших судов. Все сооружения шлюза полностью механизированы.

С борта парохода шлюз, обсаженный липами, желтой акацией, окруженный газонами, цветниками, производит прекрасное впечатление, особенно по сравнению со старым.

Перервинскому шлюзу присвоено имя В. И. Ленина. Здесь первая остановка транзитных пароходов после Москвы.

Ниже Перервы — с. Коломенское (прав. берег), быв. царская усадьба (XVI—XVII века), с садами и постройками. Ряд памятников старины — Соколиная башня, Приказная палата, кормовые и сытные дворы. Имеется интересный исторический музей, в нем ряд подлинных предметов старины.

В Коломенское переведен из Архангельска домик Петра I. Сохранилось и царское сидение на церковной террасе, с которой Иоанн Грозный любовался на «потехи» — дикие забавы, кулачные бои, обливание живого человека на морозе водой, до тех пор, пока он не превращался в ледяной столб. При царе Алексее Михайловиче здесь стрельцы учинили жестокую расправу над торговыми людьми, боярскими холопами и крестьянами, участниками восстания в 1662 г. В Коломенское массовые экскурсии едут на пароходах типа «Динамовец» Московского пригородного пароходства. В Коломенском крупный колхоз «Огородный гигант».

На Перервинском шлюзе можно сойти с парохода, дойти до Коломенского пешком (1½ км). Оттуда через с. Ниж. Котлы трамваем (№ 18) в Москву. Также можно, переправившись на лодке на левый берег реки, приехать в Москву дачным поездом со ст. Перервы (1 км от шлюза, до Москвы от ст. Перерва 13 км).

У Коломенского правый берег Москвы-реки исключительно живописен.

Ниже внимание туриста привлечет с. Дьяково (прав. берег), здесь было две тысячи лет тому назад поселение финской народности.

Далее пароход идет под жел.-дор. мостом Курской жел. дор. Ближайшая жел.-дор. станция от Москвы-реки — Ленино, быв. Царицыно (19 км. от Москвы).

Царицыно — одна из интереснейших подмосковных усадеб (Екатерининский дворец, большой парк и пр.).

Далее, миновав Братеево (прав. берег), пароход входит в шлюз **им. Трудовой коммуны** (быв. Беседа).

Ниже шлюза — быв. Николо-Угрешский монастырь — совхоз и детская колония НКВД. Колония за последние два-три года превратилась в мощный производственный трудовой комбинат. Здесь целый городок. С борта парохода видны большие здания колонии, среди них выделяется клуб.

Далее внимание туриста привлечет с. Остров (прав. берег), исключительно красивое по своему местоположению: высокий холм, покрытый лесом, как лесной остров господствует над окружающими его лугами. Здесь имеется экскурсионная база.

Село с парохода видно довольно продолжительное время.

Ниже — Молоково (прав. берег), быв. Ирининское — родина героя Советского союза летчика Молокова.

В 4 км ниже Молокова — **Андреевский шлюз.**

Ниже Андреевки в Москву-реку впадает река Пахра, села Верх. и Ниж. Мячково, известные своими каменоломнями. Из мячковского мрамора строилась белокаменная Москва.

На р. Пахре расположена усадьба Горки, в которой провел здесь последние дни своей жизни В. И. Ленин. 19 октября 1935 г. в Горках скончалась старшая сестра Владимира Ильича — А. И. Ульянова-Елизарова.

В Горки можно проехать по Курской жел. дор. по направлению к Кашире до платформы Ленинская (29 км. от Москвы). Оттуда 2 км до усадьбы Горки.

На участке Андреевка — Софьино пароход идет в подмосковном луговом районе. Наиболее грандиозные луговые пространства — бронницкие и фаустовские луга, дающие Москве колоссальное количество сена, отправляемого большею частью водой в барках.

Далее — **Софьино** — шлюз, здесь в Петровскую эпоху была вотчина царевны Софьи, ниже в 10 км— пристань **Бронницы** (прав. берег), у города того же названия. Следующая остановка парохода **Фаустовский шлюз** с совхозом МОСПО (виден с борта парохода). Ниже Фаустова до устья р. Нерской наиболее трудный в судоходном отношении участок — Марчуги.

Здесь Москва-река делает ряд беспрерывных крутых колен и зигзагов (на протяжении 25 км три переката и 15 излучин), что препятствует судоходству, часто задерживая пароходы, особенно при встречах больших пассажирских пароходов линии Москва — Уфа, с караванами. Переход судна по марчуговским коленам очень красив. Планом реконструкции Москвы-реки предусмотрено спрямление наиболее извилистой части зигзагов у Марчугов путем устройства спрямляющего канала в 12½ км длины от с. Рыблово до с. Марчуги. К работам уже приступлено.

Последний шлюз на Москве-реке **Северский,** выше и ниже его — дома отдыха, от Северского шлюза видна Коломна — последняя пристань на Москве-реке.

Коломна (прав. берег), районный город Московской области, находится на жел.-дор. магистрали Московско-Казанской ж. д.; от Москвы в 115 км поездом, по реке — 176 км; до Москвы поездом около 3 час. езды.

В городе сохранился ряд зданий XVI—XVIII вв.:

кремль, башня Марины Мнишек, Пятницкие ворота. В центре Коломны, в 15 минутах ходьбы от пароходной пристани, против Коломенского исполкома расположены Красные могилы расстрелянных в 1905 году карательной экспедицией Римана на ст. Голутвино 24-х революционеров — рабочих Коломенского завода и железнодорожников.

В Коломне для туриста представляет известный интерес фабрика патефонов.

Перед выходным днем москвичам рекомендуется однодневный пароходный маршрут Москва — Коломна пароходом (выезд накануне выходного дня) и обратно из Коломны в Москву поездом; вся поездка займет не более суток, познакомит туриста со шлюзами и явится хорошим отдыхом.

От Коломны пассажирская линия по Верхней Оке до Калуги (с пересадкой в Серпухове). За пристанью — мост Московско-Казанской ж. д. (2 пролета). Мост открыт в 1863 г. Сейчас же за мостом — Коломенский машиностроительный завод. Он был основан в том же году в виде небольших кузниц, механической и чугунной мастерских для сборки частей жел.-дор. мостов через Москву-реку и Оку. В настоящее же время это гигант индустрии. Завод выпустил свыше 5000 одних паровозов. Здесь строятся пароходы, теплоходы, паровозы, товарные, трамвайные вагоны и пр. Лучшие на Волге теплоходы астраханской скорой линии (типа «Академик Темирязев» и «Раскольников», всего 10 теплоходов) построены здесь. Товаропассажирские теплоходы астраханской линии (типа «Кр. Профинтерн», «Маргелан», всего 6 теплоходов) также построены на Коломенском заводе. Здесь же построены и лучшие пассажирские пароходы для Сев. Двины и Вычегды, двухэтажного американского типа («Пушкин», «К. Маркс», «Ив. Каляев» и др.).

В настоящее время завод производит работы по сооружению щитов для второй очереди московского метрополитена.

Для туриста представляют интерес помимо знакомства с заводом также и новые рабочие дома, культурные учреждения, характеризующие жизнь и быт Коломенского завода.

Близ Коломны — станция Голутвино Московско-Казанской ж. д. В 1905 г. семеновцы во главе с полковником Риманом здесь расстреливали рабочих. В Голутвине останавливаются все дальние поезда; поэтому туристам, едущим маршрутом Москва — Коломна и возвращающимся обратно из Коломны железной дорогой, рекомендуется садиться на ст. Голутвино, куда ходят от исполкома Коломны автобусы. Ниже завода, у Голутвина монастыря Москва-река впадает в Оку (с левой стороны).

ОКА

От истока до устья Москвы-реки

Второй по значению и величине приток Волги — Ока берет начало в пределах Курской области у сел Александровки и Очки. Ближайшая жел.-дор. станция в 4 км от истока — Малоархангельская. Длина Оки 1465 км.

Ока течет районами Курской и Московской областей и Горьковского края.

Главные притоки Оки: Москва-река (судоходна от Москвы) и Клязма (судоходна от Коврова).

Верхняя Ока до Орла не судоходна, по ней возможен лишь сплав. От Лихвина до Калуги и от Калуги до Алексина, от Алексина до Серпухова и от Серпухова до Коломны пассажирское движение поддерживается небольшими пароходами, частично катерами.

Железные дороги к Оке подходят в Орле, Белеве, Алексине (Западные жел. дор.), Лихвине (ветка Московско-Курской жел. дор.), Калуге (Западные жел. дор.), Серпухове ст. Ока (Московско-Курская ж. д.), Кашире (Рязано-Урал. ж. д.), Шурове (Моск.-Казанская ж. д.), Рязани (Моск.-Казанская, Ряз.-

Уральская ж. д.), Шилове, Муроме, Павлове (Моск.-Казанская ж. д.) и в Горьком (Моск.-Казанская и Моск.-Курская ж. д.). Железнодорожными мостами Ока пересекается в Орле, Белеве, Алексине, на ст. Ока, в Кашире, Щурове, Муроме и Горьком.

Верхняя Ока стоит на рубеже двух географических ландшафтов — лесного и лесостепи. Правая, тульская, сторона — лесостепь, левая, московская, песчаная с хвойными лесами. По красоте берегов лучший участок Оки Калуга — Кашира. Правый берег здесь возвышенный с крутыми обрывами, левый — пологий, лесной, с заливными лугами, изрезанными заводями и озерками.

До Коломны Ока имеет значительный наклон, что делает ее быстрой рекой, ниже Ока приобретает спокойный характер.

Растительность окской поймы на верхнем участке, до устья Москвы-реки, весьма интересна. Здесь можно встретить ковыль, тюльпан, зубровку, тимофеевку, ирис, белый анемон, красную герань и другие виды южной растительности.

Интересна экскурсия из Серпухова до Лужков по берегу Оки. Здесь характерна для Оки флора — степная растительность. За полкилометра до Лужков место первобытной стоянки эпохи перехода от каменного орудия к металлическому. Материалы здешних раскопок находятся в Серпуховском музее.

Ока богата рыбой: в ней водятся осетр, стерлядь, судак, язь, лещ и другие породы рыб.

До Калуги Ока принимает рр. Упу, Жиздру, Угру и Протву.

Из населенных пунктов здесь следует отметить Лихвин, связанный с Калугой водным сообщением (катера).

В 14 км от устья Угры при впадении в Оку р. Яченки на высоком живописном берегу расположена **Калуга** (лев. берег); быв. губ. город, ныне входит в состав Московской области.

Западной железной дорогой через станцию Ти-

хонова пустынь Калуга соединяется с Москвой (189 км), Вязьмой, Тулой.

Город исключительно красив — это один из интереснейших городов старой провинции. Ряд памятников гражданского зодчества. От XVII в. интересный памятник: дом Коробовых — дворец Марины Мнишек, от XIX века — ряд зданий деревянного ампира. Это домики с колоннами (дом быв. Кологривова — ныне музей, государственный банк — дом быв. Чистоклетовых и др.) представляют художественный интерес.

В Калуге ряд крупных заводов: завод НКПС, выпускающий автодрезины и мотовозы, электромеханический завод (КЭМЗ), производящий телефонные и телеграфные аппараты, имеющий специальный цех экспедиционных машин, выпускающий для Народного комиссариата связи адресовальные машины, завод всесоюзного об'единения весоизмерительных приборов (ВОВИП), спичечная фабрика, одна из мощных в СССР, лесопильный завод, строящий стандартные дома для Донбасса и др. Строится цементный завод.

В Калуге начато строительство первой в СССР автомоторной городской жел. дороги. Калужский машиностроительный завод НКПС в 1936 г. выпускает первый в СССР скоростный пассажирский поезд (три соединяющихся вагона будут вмещать около 120 пассажиров, скорость поезда 150 км в час).

Приступлено к изыскательным работам по постройке в районе Калуги верхнеокского гидроузла.

В годы царизма в Калуге отбывал ссылку т. А. В. Луначарский.

19 сентября 1935 г. в Калуге скончался крупный советский ученый К. Э. Циолковский, награжденный президиумом ЦИК СССР за свои работы по реактивному движению и цельно-металлическому дирижаблестроению Орденом трудового красного знамени.

В Калуге много зелени—прекрасный парк куль-

туры и отдыха, с видами на Оку и на бор, примыкающий к самому городу.

Красив со своими вековыми деревьями загородный сад. Здесь похоронен К. Э. Циолковский.

В центре города каменный мост XVIII в.; отсюда прекрасный вид на Оку и Заречье.

Главная улица города — ул. Ленина. Здесь гостиницы, почта, лучшие магазины. В 1935 г. в Калуге проведены большие работы по благоустройству города, проведен ремонт зданий, мостовых, некоторые из них асфальтированы, построен новый цирк (в городском саду).

По городу автобусное движение:

1) Линия вокзал — почта,

2) Линия вокзал — завод КЭМЗ.

В Калужском районе (близ города) образцовый колхоз им. Молотова, занесенный на доску почета в Москве.

От Калуги до устья Москвы-реки (Щурово) — 250 км.

Против Калуги расположены два села — Рамодановское и Покровско-Шумново. Далее до Алексина ряд яблочных пристаней — **Никольское, Жарки.**

В 70 км от Калуги по течению Оки — **Алексин** (прав. берег). Основание города относится к XIII в.

Участок Верхней Оки от Алексина до Щурова основной поставщик камня, извести, гравия и других силикатных строительных материалов.

В связи с реконструкцией Москвы вывоз минерально-строительных материалов из этих районов еще более увеличит роль и значение Верхней Оки. Глубины на этом участке будут доведены до 90 см. Далее, в 34 км от Алексина — Тарусса (лев. бер.), вблизи станция Ока Московско-Курской жел. дор. (105 км от Москвы). Сообщение с Таруссой моторной лодкой. Дачное место, есть лес, имеется музей. В 3 км от Тарусы усадьба известного художника Поленова.

От Тарусы до Серпухова в Оку впадает с левой стороны р. Протва.

В 26 км от Таруссы по течению Оки расположен крупный индустриальный центр Московской обл. г. **Серпухов** (лев. берег), соединяется с Москвой Московско-Курской жел. дор., мост которой пересекает здесь Оку. В Серпухове крупные текстильные фабрики.

От Серпухова до Каширы по Оке — 51 км.

Кашира (прав. берег), быв. уездный город, в настоящее время входит в состав Московской области, Рязан.-Уральская жел. дор. соединяет Москву (108 км) с Саратовом.

Здесь мощная электростанция, работающая на пылевидном топливе, входит в состав МОГЭС.

У Каширы Оку пересекает новый жел.-дор. мост Ряз.-Уральской жел. дор. От Каширы вниз по реке ряд сел: Озеры (лев. бер.) — жел.-дор. станция, крупная бумаготкацкая фабрика. Сосновка, Городня и Щурово (цементный завод). Около Щурова, жел.-дор. мост Московско-Казанской ж. д., за которым с левой стороны в Оку впадает Москва-река.

От устья Москвы-реки до Горького

После устья Москвы-реки Ока становится большой и широкой рекой. Протекает она среди низких берегов, на которых расположены обширные поемные луга.

По обеим сторонам довольно часто попадаются села, на реке встречаются небольшие островки, то поросшие сочной зеленью, то имеющие вид длинных обнаженных песчаных кос. Река образует рукава, старицы, очень извилиста. Ближе к устью извилин меньше. До устья Мокши правый берег горист, хотя горы часто отходят от реки и виднеются только издали. После впадения Мокши горы идут и по левому берегу. Ниже Мурома правый берег горист до самого г. Горького. На этом участке Оки идут пассажирские пароходы транзитных сквозных линий: Москва — Уфа, Москва — Архангельск и Москва — Горький.

От Коломны до Шилова параллельно Оке идет линия Москва — Рузаевка Московско-Казанской жел. дор.

По выходе с Москвы-реки пароходы, идущие к Горькому, поворачивают на Оку влево, имея перед собой справа мост Моск.-Казанской жел. дор., пристань Щурово — диспетчерский пункт Московско-Окского речного пароходства, перевалочный пункт для нефтекараванов. Здесь намечается второй верхнеокский водный узел.

В 25 км ниже устья Москвы-реки — село **Дединово,** расположено на обоих берегах Оки. Крупный огородно-молочный совхоз. В районе Дединова необозримые заливные луга по обоим берегам Оки. Далее — **Ловцы** (лев. берег), живописное село, имеется несколько сыроваренных заводов; пристань отправляет молочные продукты в Москву. В окрестностях охота.

В 14 км отсюда **Белоомутовский шлюз,** восстановленный после катастрофы (размыт в 1914 году) в 1931 г. Ниже два смежных села **Верх. и Ниж. Белоомут,** принадлежащие в свое время известному поэту Н. П. Огареву — другу и соратнику А. И. Герцена по «Колоколу».

Пароходы имеют остановку в шлюзе и у села В. Белоомут. В этих селах развито кустарное портняжество; изготовленное здесь платье идет в Москву и Ленинград. Молочно-травополевой колхоз им. Молотова имеет свыше 1000 хозяйств.

Следующая пристань — **Хворостово** (лев. берег) — лагеря; далее — **Кузминский шлюз,** покрывающий вместе с белоомутским группу дединовских и люберецких перекатов, что обеспечивает гарантированные глубины для пароходов сквозной линии Москва — Уфа. Последняя пристань перед Рязанью — **Новоселки** (прав. берег), родина поэта Сергея Есенина. Против села в Оку впадает р. Солодча, по которой весной существует пароходное движение, пассажирское и буксирное. Около Рязани обращают внимание на правом берегу села Акаемово, Костино.

Здесь открывается великолепный пейзаж окской долины. Ока делает ряд крупных зигзагов и поворотов.

В 344 км от Москвы **Рязань** (прав. берег) соединена Московско-Казанской ж. д. с Москвой (198 км), Ленинградом, Сибирью, Ташкентом и Кавказом. Здесь проходит Рязано-Уральская ж. д. и ветка Горьковской ж. д., соединяющая Рязань с Владимиром. Вокзал в 5 км от пристани (меженной).

Бывш губернский город Рязань ныне входит в состав Московской области. Пароходная пристань весной стоит у города, на р. Трубеж, которая впадает здесь в Оку; позднее пристань переводится на постоянное место к устью Трубежа, в 3 км от города. На Трубеже идут работы по устройству гавани. На р. Трубеже от пароходных пристаней Оки до города сообщение водными трамваями.

В Рязани машиностроительный завод Союзсельмаша, исторический музей, развернувший широкую научно-исследовательскую работу (помещается в палатах быв. дворца Олега Рязанского), Пастеровская и биологическая станции, педагогический институт, сельскохозяйственный техникум и др.

Рязань основана в XI веке; до XII века стояла ниже по Оке, против пристани Спасск, на месте села Ст. Рязань.

За Рязанью Ока течет по довольно широкой ровной долине, все время делает многочисленные изгибы, причудливо извиваясь среди заливных лугов. Ока здесь узка, селения редки. Здесь по правому берегу Оки Полновский раз'езд Московско-Казанской ж. д., село Вышгород, древний город Ожск, станция Московско-Казанской ж. д.

Первая пристань — **Спасск** (лев. берг); дебаркадер стоит в Староречье, протоке, соединяющем Оку со Спасским озером. Дачное место. Среди дачников — много москвичей. Напротив Спасска — село Старая Рязань — это древняя Рязань, основанная в XI веке и бывшая столицей Рязанского кня-

жества до 1237 г., когда была разрушена Батыем. Ниже в 19 км — пристань **Киструс** (лев. берег), пароходный дебаркадер. Пристань Киструс одновременно является пристанью и для нижележащего села Исады (прав. берег); село это одно из красивейших на Оке. Ниже пристани пароход идет узким местом — здесь поставлен семафор. Далее — **Шилово** (прав. берег); на этом участке Оки — Шилово одна из крупнейших пристаней. Отправка хлеба, крупный молочно-огородный совхоз, крахмально-паточный завод. Вблизи пристани — ст. Шилово Московско-Казанской ж. д. (линия Москва — Рязань — Сызрань). Ниже Шилова — с. Юшта (лев. берег) — место ремонта гусян.

За пристанями — **Тырновская слобода** (прав. берег) и **Копаново** (прав. берег). Ока извивается среди пойменных лугов, в стороне от которых еле видны далекие леса и селения.

Весной перед взором туриста развертывается красивое зрелище цветущей равнины. Ока идет лугами до села Рубецкого, ниже которого появляются леса. Миновав Добрынин остров, где по преданию жил легендарный богатырь, пароход останавливается у пристани **Лашма** (прав. берег).

За Забелиным берега Оки очень красивы, правый — холмистый, ласкает взор рядом эффектных цветных контрастов. Близ Косимова река проходит Касимовскую гряду. Оба берега живописны. Миновав Селезово (дом отдыха ЦК союза речников), текстильную фабрику «Кр. текстильщик», затон Московско-Окского речного пароходства, отделенный дамбой от Оки (здесь зимуют пассажирские пароходы транзитных линий Москва — Уфа, Москва — Горький), пароход подходит к касимовскому дебаркадеру.

Касимов (лев. берег) входит в состав Московской области. Железной дороги не имеет, единственное сообщение — Ока, которая соединяет Касимов с железнодорожной сетью через Шилово (вверх по Оке) и Муром (вниз по Оке). В Касимове ме-

дицинский техникум для нацменьшинств (татар); есть небольшой музей, татарский уголок (минарет старой мечети, мавзолей-текия). В центре города, в 15 мин. от пароходной пристани, колхозный рынок. Все это можно осмотреть за время стоянки парохода.

Касимов основан в XII в. В XIV в. город был разорен татарами. Впоследствии был восстановлен и пожалован в удел Ордынскому царевичу Касиму, по имени которого и называется Касимовом. С тех пор здесь образовался восточный участок, населенный татарами. В 1636 г. Касимов посетил знаменитый путешественник Олеарий.

В настоящее время Касимов уютный городок Оки, осколок старины, древних былей и легенд, превосходное дачное место, к тому же весьма недорогое.

После Касимова Ока делает новый крутой поворот, пароход идет лукой около 100 км, тогда как прямое расстояние между концами этой луки (Касимов — Елатьма) не более 25 км.

В 22 км ниже — с. **Починки** — остановка пассажирских пароходов.

Ниже, близ устья р. Пет, на правом берегу внимание туриста привлечет дерево-петух, по форме и общему виду напоминающее большого петуха. Один из местных крестьян, ежегодно обрубая ветки по определенной форме, сумел придать этому дереву подлинное сходство с петухом.

На этом участке Починки — Ватажка, ниже — с. Щербатовка, перекат Каменка, гряда порогов, когда-то весьма опасных для окского судоходства.

В 1914 г. здесь, вдоль правого берега, через порог был прорыт канал, в котором могут свободно пройти два встречных парохода.

Ниже в Оку с правой стороны впадает Мокша, которая вместе со своим притоком Цной прорезает хлебородный район быв. Тамбовской губ. Мокша известна своими дубовыми лесами, русло ее засорено карчами, валежником и черным дубом, кото-

рый может итти на рояли, пианино и др. музыкальные инструменты. Мокша и Цна до последнего времени были несудоходными реками. В настоящее время на Мокше и Цне буксирное пароходное движение от **Ватажки** (прав. берег), следующей пристани на Оке, до Сасова на Цне.

Пройдя Белинскую прорву, сокращающую судоходный путь более чем на 5 км, пароход подходит к красиво расположенной на левом берегу Оки Елатьме.

Елатьма — одно из лучших дачных мест на Оке. Хорошее купанье, луга, напротив большой сосновый бор. Летом здесь живет несколько сот дачников, главным образом москвичей. Имеется несколько домов отдыха (дом отдыха театра им. Вахтангова).

Близ пароходной пристани — склад свежей рыбы, почти всегда имеется живая стрелядь.

Ниже Елатьмы Ока вступает в пределы Горьковского края.

В 33 км от Елатьмы — **Дмитриевы горы** (лев. берег). Долина реки здесь значительно расширилась, оба берега низки.

Далее, **Ляхи** (лев. берег) — крупный районный центр. Пристань для Меленковских текстильных фабрик.

В 7 км ниже — **Шиморский затон** (прав. берег). Огни его ночью видны издалека.

Ниже в Оку впадает р. Железинка, текущая из обширных Мурманских лесов по местности, богатой железной рудой. Целая группа прудов, вырытых еще крепостными крестьянами, террасами спускается к Оке. На них расположены известные Выксунские заводы. Пристанью для них на Оке является **Досчатое** (прав. берег); здесь один из Выксунских заводов, изготовляющий листовое железо.

От Досчатого к Выксе — центру металлургических заводов идет узкоколейная железная дорога.

В 27 км ниже — **Муром** (лев. берег), входит в

состав Горьковского края, соединен Московско-Казанской ж. д. с Москвой (288 км), Казанью, Уралом и Сибирью. Горьковской ж. д. через ст. Новки Муром соединяется с Москвой (364 км) и Горьким (324 км). Выше пароходной пристани — жел.-дор. мост Московско-Казанской ж. д. (линия Москва — Свердловск).

Перед мостом в 2 км выше Мурома — село Карачарово, которое, по словам былин, было родиной легендарного богатыря Ильи Муромца. Карачарово видно с борта парохода. В оврагах Карачарова сделано не мало археологических находок. Найдены кости мамонта, носорога и орудия каменного века.

Муром — одна из крупных пристаней на Оке. Благодаря выгодному географическому положению, двум железным дорогам, пароходной пристани, город сильно растет. Имеются прядильные и бумаготкацкие фабрики («Кр. луч», «Кр. прядильщик» им. Войкова и др.), чугунолитейный завод. Муромские жел.-дор. мастерские при советской власти выросли в паровозо-ремонтный завод. На заводе впервые в СССР применили новые методы ремонта паровозов.

В городе и районе широко развито огородничество. Муромские огурцы пользуются заслуженной известностью. Близ Мурома — крупный колхоз Зименки. В городе краевой музей и биологическая станция Муром — одно из древнейших поселений на Оке. Здесь жило финское племя Мурома. С XI в. Муром стал крупным приокским торговым пунктом.

Москвичи, имеющие в своем распоряжении два свободных дня, могут использовать их для интересной поездки по живописному плесу Оки от Москвы до Горького. Маршрут Москва — Муром железной дорогой (ночь), утром осмотр Мурома и от'езд пароходом линии Москва — Горький вниз по Оке, утром приезд в Горький, осмотр города, автозавода и от'езд вечером в Москву поездом. Маршрут этот знакомит туриста с центром Горьковского

края, г. Горьким — мощной базой советского машиностроения. Поездка пароходом по Оке (около 20 час.) явится хорошим отдыхом.

В 26 км ниже Мурома правый берег Оки снова становится возвышенным. Подходят Перемиловские горы, которые служат началом правобережной прикокской возвышенности, идущей отсюда с небольшими перерывами до самого Горького.

За Муромом — пристани **Монастырек** (прав. берег), **Александрово** (прав. берег), **Жайск** (прав. берег) (район занят кустарным производством сундуков), **Вареж** (прав. берег) — кустарное производство топоров и ножей.

От Варежа видно **Павлово** (прав. берег), оно через Кудьму соединено вновь отстроенной веткой железной дороги (95 км) с Горьким.

Павлово — советский Золинген, столица кустарей слесарного промысла трех районов (Павловского, Вачского и Сосновского). Павловские металлические изделия известны с XVII века. Шесть госзаводов, свыше 30 тыс. кустарей в районе заняты изготовлением ножей, ножниц, замков, хирургических инструментов и пр. (Всего выпускается около 1000 наименований). Отсюда они направляются по всему Союзу.

В настоящее время Павлово получило еще известность как место, где занимаются кадочной культурой лимона, апельсина, мандарина. Намечено в Павлове открыть опорный пункт по разведению цитрусов под руководством одной из субтропических опытных станций.

Ниже Павлова в Оку впадает с левой стороны судоходная река Клязьма (описание, см. 264 стр.). В 8 км ниже устья Клязьмы — **Горбатов** (прав. берег), живописно расположенный на высокой горе, в садах. Одно из лучших мест летнего отдыха на Оке. Хорошее купанье. Горбатов известен своей вишней.

От Горбатова до Горького 3 остановки парохода — Дзержинск — Дуденево — Автозавод.

Дзержинск (лев. берег), быв. Черноречье, близ станции Дзержинск (быв. Растяпино) — центр химической промышленности Горьковского края, крупный химкомбинат, соцгородок, новая трамвайная линия, Дом советов, ряд новых зданий, поликлиника, школы, два Дворца культуры; число жителей достигает 100 тыс. чел.

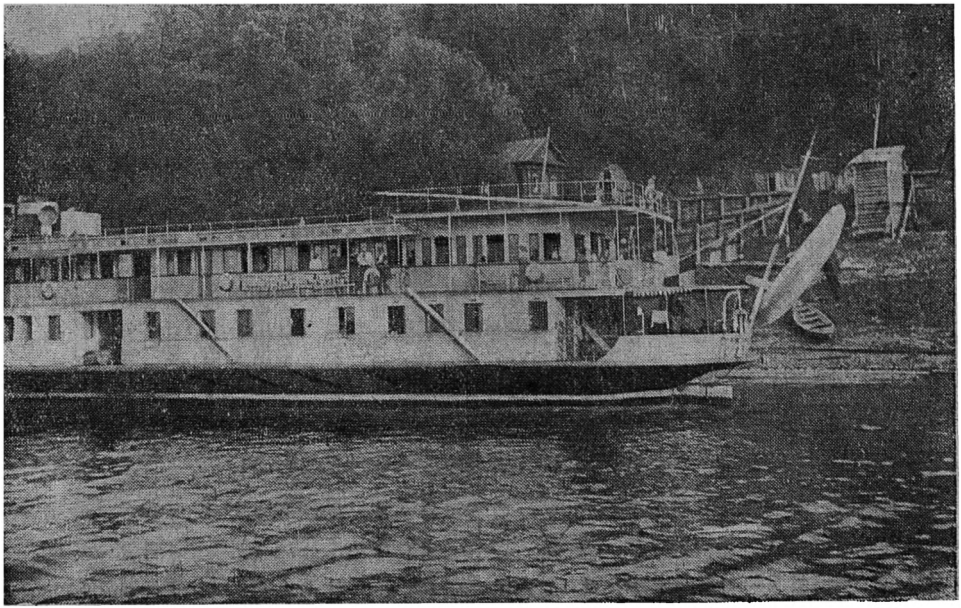
За Дзержинском Ока делает крутую излучину влево, затем направо и подходит к высокой горе, у которой **Дуденево** (прав. берег), пристань обслуживает кожевенный Богородский район; здесь затон для зимовки судов.

Ниже Дуденева внимание туриста привлекут мачты высоковольтной передачи Балахны, пересекающие Оку. Пройдя Ленинскую воложку, пароход справа минует Доскино, где имеется затон Московско-Окского речного пароходства им. Жданова. Здесь производится капитально-восстановительный ремонт пассажирского флота.

От Доскина до Горького местная линия, пароходы ходят несколько раз в день. Правый возвышенный берег здесь сплошь покрыт до самого Горького тенистым лесом и зеленеющими садами, среди которых расположились пригородные дачные места. На реке большое оживление. Чувствуется приближение к крупному центру Поволжья — гор. Горькому.

Ниже Доскина — Гнилицы (лев. берег), далее Новинки (прав. берег) — питомник садоводства. Последняя пристань перед Горьким — **Автозавод** (лев. берег) — пристань автозавода им. Молотова.

В низовьях Оки, там где было заболоченное поле, в течение 17 месяцев вырос гигантский Горьковский автозавод, крупнейший в Европе. Свыше 30 тыс. рабочих и инженерно-технических работников были заняты на этом строительстве. Стоимость завода определяется в 237 млн. руб. Его производственная мощность — 140 тыс. легковых и грузовых машин в год. Эта цифра особенно показательна, если вспомнить, что за период с 1910 по 1915 г.



Пароход скорой линии Москва—Уфа „Григорий Пирогов“ в затоне им. Жданова

в России было выпущено всего 451 машина (Русско-балтийским заводом в Риге).

Построенный по последнему слову американской техники, Горьковский автозавод механизирован даже в большей степени, чем известные заводы Форда.

Марка Горьковского автозавода ГАЗ становится одной из самых популярных в Союзе. Горьковские автомашины отправляются в отдаленнейшие уголки СССР. Автозаводу присвоено имя председателя Совнаркома СССР тов. Молотова В. М.

Автозавод связан с Горьким трамвайным и автобусным сообщением из Канавина, от московского вокзала, пароходным сообщением от Нижневолжской набережной. У автозавода остановка пароходов не только местной линии, но и транзитных (Москва — Горький, Москва — Уфа). От Горького до автозавода Окой 15 км. Пароходы это расстояние проходят в 40 мин. — 1 час.

Ниже — Мыза (прав. берег) с телефонным заводом им. Ленина, завод «Двигатель Революции» и Молитовка (лев. берег).

Справа параллельно Оке полотно Московско-Казанской жел. дор., вокзал Ромодановской ветки и Горьковская пристань Московско-Окского речного пароходства транзитных и местных линий. Вблизи новый мост через Оку, ниже которого начинаются волжские пристани (опис. Горького см. 137 стр.).

БЕЛАЯ

Общий очерк

Река Белая (по башкирски Ак-исыл), левый главный приток Камы, берет начало в Златоустинском районе Челябинской области. Двумя холодными ручьями она выбирается из-под утеса Иремель. Длина Белой немного более 1100 км.

Широкая равнинная река на нижнем плесе от

Уфы до устья. Белая в своем верхнем течении от Белорецка почти до самого Стерлитамака дает целый ряд неожиданных, изумительных картин. Она поражает туриста своими контрастами. На этом участке Белая считается красавицей Башкирии. Красотой и величием своих скал, по местному «камней», она превосходит Чусовую — эту излюбленную реку наших туристов-лодочников.

Белая эксплоатируется Камским речным пароходством, которое разбивает реку на два участка: верхний — от Стерлитамака до Уфы, где ходят небольшие одноэтажные пассажирские пароходы, и нижний — от Уфы до устья. Пассажирская линия здесь состоит из пароходов двухэтажного американского типа.

С навигации 1933 г. пароходы пассажирской линии от Уфы идут сквозным беспересадочным рейсом до Москвы. Это дает туристу новый содержательный маршрут, новую увлекательную поездку, поездку по пяти рекам (Москва-река, Ока, Волга, Кама и Белая) и трем национальным республикам (Татарская, Чувашская и Башкирская автономные советские социалистические республики).

Линия Москва — Уфа эксплоатируется Московско-Окским и Камским речными пароходствами на паритетных началах. Пароходы этой линии весьма удобны, имеют отдельные каюты, столовые, салоны и ванны.

Живописные виды, хорошие условия путешествия, наличие на Каме, и особенно на Белой, хорошего дешевого продовольствия, уютные пароходы— все эти факторы способствуют развитию туризма на этой реке, обеспечивают туристу здоровый отдых и приятную поездку.

Транспортное значение Белой велико: для прилегающих к ней кантонов Башкирии она является единственным дешевым и удобным путем местного и транзитного сообщений. По Белой идут сотни тысяч тонн хлеба, металла и др. грузов, а весной и сплав леса.

Открытие нефти в Стерлитамакском районе (Ишимбаевский нефтепромысел им. Кирова дает около 3 тыс. тонн нефти в сутки), установление сквозной скорой линии Москва — Уфа — все это значительно увеличивает интерес к Белой широких масс трудящихся, значительно способствует развитию туризма на этой реке и дает новые потоки грузов, идущих водой с Уфы и Белой в промышленные центры СССР.

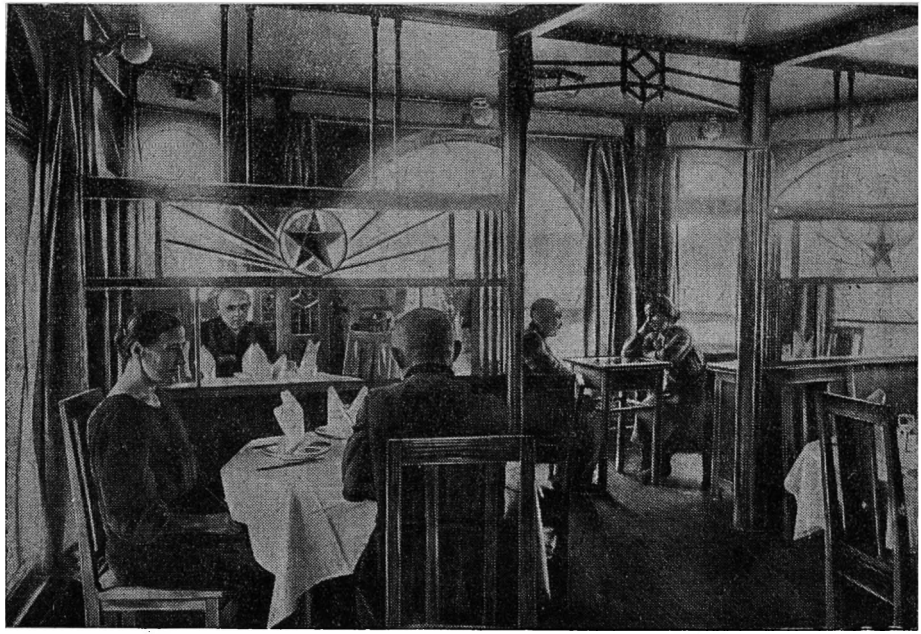
Башкирская АССР расположена на территории бассейна р. Белой и ее притока Уфы. При впадении последней в Белую в центре Башкирии находится главный город республики — г. Уфа.

Проезжающие на транзитных пароходах линии Москва — Уфа имеют возможность наблюдать берега Башкирской АССР в сев.-зап. ее части до Уфы. Выше пароходы плавают лишь в большую воду, доходя до Стерлитамака (в 287 км от Уфы), и наконец выше этого пункта до Белорецка можно проехать лишь на лодках.

Башкирская АССР развивается как район машиностроения, качественной и цветной металлургии, нефтяной промышленности, лесной и зернового хозяйства. Крупнейшие предприятия, строящиеся на территории Башкирии, — Уфимский моторный завод на 50 тыс. моторов, завод крекинг. в Уфе, нефтепровод Уфа — Ишимбаево. В Ишимбаеве, на правобережьи Белой, строится электроцентраль, нефтеперегонный завод и др.

Почти заново создается в Башкирии легкая и пищевая промышленность со строительством крупных швейных фабрик, обувной фабрики и др. предприятий, строительством 15 новых крупных об'ектов в пищевой промышленности, расширяется Уфимская ЦС, строится новая теплоэлектроцентраль для обслуживания моторного завода.

Строительство электрифицированной магистрали Уфа — Магнитная и линия Стерлитамак — Уфа увеличивают жел.-дор. сеть Башкирии на 516 км



Столовая I класса парохода скорой линии Москва—Уфа „Максим Горький"

(из них 366 км электрифицированных жел.-дор. линий.

В области сельского хозяйства Башкирия сохраняет роль зернового района, широко расширяя посевы пшеницы, огородно-бахчевых и корневых культур. Созданный в 1931 г. в Башкирии опорный пункт по шелководству дал возможность 60 колхозам Башкирии проводить опытную и производственную работу по шелководству.

Тракторный парк увеличивается почти в 5 раз.

В 75 км от истока Белой расположен г. Белорецк с Белорецким металлургическим заводом им. т. Сталина, одним из крупнейших на Южном Урале, дающим стране высокосортный чугун. Сейчас идут большие работы по реконструкции завода. Белорецк узкоколейной ж. д. через ст. Вязовые соединяется с Самаро-Златоустовской жел. дорогой.

От Белорецка начинаются экскурсии туристов-лодочников по Белой. Отсюда до Стерлитамака лодкой надо итти около двух недель.

Стерлитамак (лев. берег). В 1919—1921 гг. здесь была столица Башкирии. Проектируемая железная дорога Уфа — Оренбург пройдет через город. От Стерлитамака до Уфы автобусное сообщение; по Белой ежедневная пассажирская линия. Этот участок реки живописен и интересен для туриста. Открытие нефти в районе Стерлитамака, ввод ее в промышленную эксплоатацию и отправка нефти по реке, безусловно оживят этот участок реки, как и вообще всю Белую.

От Стерлитамака до Уфы ряд пристаней, из которых следует отметить **Табынск** (прав. берег), **Шареево** (лев. берег). **Кр. Поляна.**

В 5 км выше г. Уфы в Белую впадает с правой стороны главный приток ее р. Уфа (Уфимка), длиною 837 км, из которых 298 км судоходны (до Шафеева) и 780 км сплавных.

В Уфу впадает Ай, Тюй, Юрюзань с Катавом.

Уфа берет начало в пределах Уральской области, вытекает из озера Уфимского. В разлив паро-

ходы могут итти и выше Шафеева, до г. Красноуфимска. Река Уфа здесь весьма живописна. У местных жителей участок р. Уфы от Шафеева до устья носит название Швейцарии.

На берегу р. Уфы в 16 км от г. Уфы строится Уфимский моторный завод мощностью 50 тыс. моторов в год.

Уфа

Уфа — центральный город Башкирии АССР, соединен Самаро-Златоустовской ж. д. с Москвой (1581 км) и Сибирью.

Город расположен в виде подковы на полуострове, омываемом с обеих сторон Белой. Камское речное пароходство имеет в Уфе две пристани: Уфа Сафроновская, близ вокзала Самаро-Златоустовской ж. д. — привал и отвал пароходов, идущих вверх и вниз по Белой и вверх по Уфе, и Уфа Оренбургская — для пароходов, идущих вверх по Белой и Уфе. Пристани Уфа Сафроновская и Уфа Оренбургская находятся почти на противоположных концах подковы, которую образует здесь Белая. Расстояние между этими двумя пристанями 12 км.

Напротив Уфы, у жел.-дор. моста, в Белую впадает река Дема, поэтично описанная С. Т. Аксаковым. Здесь жел.-дор. мост Самаро-Златоустовской ж. д. пересекает Белую шестью пролетами, из которых первый от правого берега был взорван Колчаком. Ныне этот пролет восстановлен. В этой части реки — лучшие виды: Случевская гора, часть города у водонапорной башни, откуда открывается дивная панорама на Дему, долину Белой, заливные луга.

По улице Зенцова расположены сад Якупова, памятник Ленину, Дворцы труда и инскусств (бывш. аксаковский дом) и парк Свободы, быв. Ушаковский, насаженный в 70-х годах прошлого столетия. Парк — любимое место гуляний уфимцев; здесь в

апреле устраивается национальный башкирский праздник — сабантуй.

В Уфе несколько музеев: музей революции, краевой, художественный музей. В художественном музее интересны отделы башкирского искусства и русской живописи. В этом последнем отделе полно и богато отражено творчество М. В. Нестерова— уроженца Уфы. Из местных уроженцев следует отметить С. Т. Аксакова.

В Уфе педагогический институт, рабфак, несколько техникумов. Туристу интересно посетить базар на Торговой площади, близ ул. Сазонова, на который с'езжаются башкиры и русские из далеких окраин.

Главные улицы города — ул. Ленина и им. Зенцова.

Уфа становится благоустроенным зеленым городом. За последние годы посажено свыше 60 га зеленых насаждений, замощено около 50 тыс. кв. м улиц (ч(асть покрыта асфальтом), реконструирован старый водопровод, строится новый, пущена в эксплоатацию первая очередь автоматической телефонной станции. Построен и строится ряд новых зданий — Востоконефти, Дворец национальной культуры, пяти- и семиэтажные здания кооперации, связи, дома специалистов и др. Строятся новые типографии, электростанция, детский санаторий, новая лечебница.

Правительство Башкирии утвердило план Большой Уфы. Город расширяется до Моторного завода, Черниковского промышленного комбината и завода бумагоделательных машин.

Уфа — торгово-промышленный центр Башкирии с сильно развитой мукомольной промышленностью. Здесь имеется ряд крупных мельниц, лесопильные заводы, фанерная фабрика, канатный, чугунолитейный и механический заводы и пр.

В Уфе на левом берегу Белой затон Октябрьской революции. Здесь зимовка и ремонт судов Бельского флота.

В 16 км от города на берегу реки Уфимки строится большой моторный завод. Около завода распланирован соцгородок, в котором будет жить 12 тыс. рабочих, инженеров и техников завода.

За время стоянки в Уфе парохода линии Москва — Уфа (19 час.) рекомендуется совершить экскурсию на строительство моторного завода (Черниково) катером («водным трамваем»), что даст возможность ознакомиться с р. Уфимкой.

Под Уфой строится завод крекинг, а также нефтепровод протяжением 187 км от Ишимбаева до Уфы.

Известен уфимский мед — лучший в СССР. В Уфе и прилегающих районах — кумысолечение.

Уфа основана в 1586 г., с 1802 — губернский город.

В эпоху гражданской войны здесь шли крупные бои советских армий, руководимых тт. Фрунзе и Чапаевым, с колчаковскими войсками (в 1919 г.).

Справочные сведения:

Главный почтамт — ул. Чернышевского.

Гостиницы: «Астория» — ул. Карла Маркса, 25; «Россия» — ул. Е. Сазонова, 47.

Ресторан — ул. Зенцова, Дворец труда и искусств.

Музеи: Краевой — ул. Октябрьской революции, 10; Революции — ул. Карла Маркса, 6; Художественный — ул. Гоголя, 27.

Автобусное сообщение:

Пристань (аптека № 4) — Первомайская пл.

Вокзал — Октябрьская ул.

Октябрьская ул. — хлебозавод.

Ул. Карла Маркса — строительство моторного завода (Черниково).

От Уфы до устья (470 км)

Ниже Уфы берега Белой очень живописны. Много красивых участков, среди которых отмечаем —

Вислый камень (в 7 км ниже Уфы), Благовещенский остров у Благовещенского завода.

На этом участке Белой турист увидит две интереснейшие воложки — Соловьиное горло (выше Топорнина) и Гусиное горло (выше Дюртюлей). Редко можно видеть на речных путях нашего Союза место живописнее Соловьиной воложки.

Из пристаней до устья Белой представляет интерес: **Благовещенский завод** (прав. берег) — сельскохозяйственное машиностроение (завод ныне реконструируется); **Топорнино** (лев. берег) — крупная хлебная пристань, паровая мельница электростанция; **Березовка** (лев. берег) — винокуренный завод; **Бирск** (прав. берег) — крупный районный центр, хлебозаготовительный пункт, мукомольные мельницы, педтехникум; **Казанцево** (прав. берег); **Дюртюли** (лев. берег) — хлебная пристань, районный центр. На противоположном берегу дер. Венеция — дачное место. Окрестности Дюртюлей очень живописны, много дичи, водоплавающей и боровой.

Ниже Дюртюлей Золотовский перекат, один из серьезнейших на Белой. На нем ведутся выправительные работы. За пристанью **Измайлово** (лев. берег) в Белую с правой стороны впадает река Быстрый Танып; левый берег здесь живописен, возвышен.

Далее — **Груздевка** (лев. берег), за которой пароход останавливается у **Азякуль** (лев. берег)— хлебная пристань. Здесь Белая идет уже в низких берегах, среди бесконечных лугов. Следующая пристань — **Ямалы** (лев. берег).

Чем ближе к устью, тем интереснее и причудливее ландшафт реки. Селений почти нет. Разливы не позволяют им приближаться к берегу.

В заливных лугах, озерах, пойменных старицах масса разной птицы: гуси, утки, журавли, цапли, лебеди. Белая здесь представляет как бы естественный питомник, своеобразный птичий заповедник, в котором гнездятся и живут птицы всевозможных пород. Нередко бывает, что пароход

Коридор I класса парохода „Григорий Пирогов“

входит в самую тущу птицы, которая стаями плавает по реке.

Перед самым устьем взор туриста привлекает покатая возвышенность, покрытая зеленью Казачья шишка (прав. берег). Ниже Казачьего переката Белая впадает в Каму с левой стороны против села Чеганда (см. стр. 209).

Впадение Белой в Каму — интересное зрелище. Ее светлые воды резко отличаются от камских. Первая пристань на Каме (для пароходов скорой линии Москва — Уфа) — **Дербешка** (лев. берег), в 2 км ниже устья Белой, — перевалочная пристань для грузов, идущих с Верхней Камы на Белую и обратно.

ВЯТКА

Второй после Белой приток Камы — Вятка, берет свое начало в Кировском крае, районе быв. Глазовского уезда, близ деревни Коловаевской. Вятка и Кама начинаются одна близ другой, затем расходятся. Кама забирает на север и находит там подспорье в могучих притоках (Вишера, Чусовая с Сылвой), Вятка же, отправившись сперва на север, не встречает помощи и бежит к югу бедной маловодной рекой. Длина Вятки 1093 км.

До села Екатерининского Вятка течет в низменных лесистых берегах; ниже берега ее становятся холмистыми и увеличивается ширина реки. Сплав на Вятке возможен весной от впадения реки Омутницы. От Слободского Вятка становится судоходной рекой; здесь идут небольшие товаропассажирские одноэтажные пароходы. Весной пароходы ходят выше Слободского, до Мулина.

Из притоков Вятки наиболее значительные Молома и Пижма с правой стороны и Чепца и Кильмес с левой стороны. Вятка принадлежит к числу наиболее трудных в судоходном отношении рек. Основное зло реки — мелководье. Несмотря на это транспортное значение Вятки для районов Киров-

ского края значительно. Она является местным и транзитным путем. Проехать по Вятке бесперебойно, без паузок и пересадок можно только весной и в первую половину лета (до конца июня). Позднее движение здесь расписанием не регулируется и зависит исключительно от дождей и паводков.

К реке Вятке железная дорога подходит в Слободском (Пермская ж. д.), Кирове (Северная и Пермская ж. д.), в Филейке (Пермская ж. д.), в Котельниче (Северная ж. д.), в Вятских полянах (Моск.-Казанская ж. д.).

В Филейке, Котельниче и Вятских полянах река пересекается жел.-дор. мостами.

Кировский край, по которому протекает р. Вятка с притоками, имеет свыше 3 миллионов населения и представляет собой территорию с огромными естественными богатствами.

По всем направлениям Кировский край изрезан многочисленными реками и речками, главнейшая из которых Вятка с притоками (Чепцой и Кильмесом). Здесь берет начало и река Кама.

На северо-востоке края большие запасы полезных ископаемых (железная руда, фосфориты, сланцы, торф, огнеупорная глина). Все это вместе с лесом составляет мощную базу для развертывания металлургической, торфяной, лесообрабатывающей промышленности. Кировский край известен по всему Союзу своими кустарными изделиями (мебель, игрушки и пр.). Часть этих изделий идет на экспорт. Железная дорога Яр — Фосфориты, заканчиваемая постройкой, дает возможность широко использовать леса и фосфориты Омутнинского района.

Река Вятка эксплоатируется Камским речным пароходством, которое разбивает реку на два плеса: Мулино — Киров (256 км) и Киров — Соколки (767 км). Пароходы линии Киров — Соколки одноэтажные, во время мелководья пассажиры перевозятся на баркасах по особому расписанию.

Лучшие пароходы пассажирской линии Киров—Сокольки: «Некрасов», «Энгельс», «Плеханов» (заново переделанные).

Из пристаней на участке Мулино — Киров следует отметить: **Слободской**, соединен веткой с Пермско-Котласской ж. д., имеет кожевенные заводы, спичечную фабрику, музей; **Чепца** (левый берег), при впадении в Вятку ее притока, р. Чепцы—спичечная фабрика, завод, перерабатывающий картофель.

В 43 км ниже на высоком берегу реки Вятки живописно расположен г. **Киров** (лев. берег), быв. губернский город Вятка, ныне центр Кировского края, соединен Северной ж. д. с Москвой (958 км), Уралом, Сибирью, имеются два вокзала.

В настоящее время г. Киров — центр спичечной, лесной, кожевенной и металлообрабатывающей промышленности края. Здесь около 15 тыс. рабочих.

За годы революции медвежий угол царской России, старая купеческая, мещанская Вятка, преобразовалась, выросла как крупный промышленный город. Построены новые предприятия — известная на весь Союз спичечная фабрика «Кр. звезда», мясокомбинат, реконструируются старые предприятия. Из небольших жел.-дор. мастерских вырос машиностроительный завод, из кустарной мастерской, насчитывающей несколько десятков рабочих, вырос один из крупнейших в СССР комбинат учебных пособий № 1, насчитывающий сейчас свыше 2000 рабочих.

Реконструкция и расширение кожевенных предприятий увеличили удельный вес Кирова по выработке кожевенных изделий. В системе кожоб'единения предприятия Кирова занимают свыше 50%. Выросла деревообрабатывающая промышленность. Реконструируемый сейчас лесозавод № 1 увеличивает свою мощность в три с лишним раза. Закончены постройкой новые крупнейшие предприятия: подошвенный комбинат, экстрактовый завод,

клеёварный, завод кожутиля. Выстроена кировская электростанция. Приступили к постройке новой электростанции на торфе.

После Октября значительно выросла в Кирове и его окрестностях кустарная промышленность; в Кировском районе работают около 20 тыс кустарей.

На базе быстро растущей социалистической экономики г. Киров и его пригород чрезвычайно выросли в культурном отношении. В настоящее время в Кирове 2 вуза, 2 рабфака, совпартшкола, ряд различных техникумов, ФЗУ и ФЗС, около 20 клубов и музеев. Здесь одна из крупнейших в СССР библиотек.

Рост социалистической промышленности увеличил население города и его пригородов. Если в 1914 г. Киров насчитывал около 43 тыс. чел., то в настоящее время количество жителей города превысило уже 100 тыс.

Вокруг Кирова выросли крупные рабочие поселки: поселок им. Коминтерна насчитывает сейчас свыше 10 тыс. жителей, на лесозаводе № 1, в связи с его реконструкцией и постройкой электростанции, вырос поселок в 8—10 тыс. чел.

В Кирове туристу нужно осмотреть гауптвахту (быв. приказная изба) и художественный музей.

Уроженцами города и губернии являются В. М. Бехтерев (психиатр), А. и В. Васнецовы (художники), С. М. Киров.

В дореволюционное время город был местом ссылки. Здесь находились в изгнании А. И. Герцен, В. Г. Короленко и М. Е. Салтыков-Щедрин, увековечивший современную ему Вятку под именем Крутогорска. В Вятской губернии отбывали ссылку В. В. Воровский, Н. Э. Бауман, Ф. Э. Дзержинский и С. М. Киров.

Древнее название Вятки, основанной в XII веке — Хлынов. Лишь в 1781 г. Хлынов был переименован в Вятку, а с 1796 г. Вятка становится губернским городом.

По районированию Вятка вошла в состав Нижегородского, ныне Горьковского края.

5 декабря 1934 г. постановлением Центрального исполнительного комитета СССР для увековечения памяти одного из лучших большевиков, члена политбюро ЦК ВКП(б), секретаря ЦК и ЛК ВКП(б) тов. С. М. Кирова, погибшего от руки врагов рабочего класса, подонков зиновьевско-троцкистской оппозиции, гор. Вятка переименован в гор. Киров. 7 декабря 1934 г. постановлением Президиума ВЦИКа Горьковский край разделен на Горьковский и Кировский, с центром в гор. Кирове.

Из пристаней до устья для туриста представляет интерес: **Халтуринск** (прав. берег), быв. г. Орлов, родина Степана Халтурина и место ссылки В. В. Воровского, **Котельнич** (прав. берег) соединен Северной ж. д. с Москвой (872 км), Уралом, Сибирью и вновь построенной железной дорогой Горький — Котельнич с г. Горьким (367 км), крупная пристань — быстро растущий город Кировского края (здесь Северная ж. д. пересекает Вятку мостом), **Советск** (прав. берег), быв. слободка Кукарка; здесь в 1890 г. родился В. М. Молотов (Скрябин), ныне председатель Совнаркома СССР.

Далее идет **Медведка** (лев. берег), служит пристанью для Ногинска и его района. **Цепочкино** (прав. берег) — пристань для Уржумского района, соединена шоссе (12 км) с гор. Уржумом — родиной С. М. Кирова. У **Вятских полян** (прав. берег) — Московско-Казанской ж. д. линия Казань — Свердловск пересекает р. Вятку ж.-д. мостом. Вятские поляны один из центров лесообрабатывающей промышленности Кировского края.

Ниже — **Сосновка** (лев. берег) — лесопильный завод, канатная фабрика; **Крымская Слудка** (лев. берег) и **Мамадыш** (прав. берег) — последняя пристань на Вятке. Незначительный, очень древний болгарский город Мамадыш основан волжскими выходцами, переселившимися сюда из Болгар, после разорения их Тамерланом.

Немного более часа езды и турист прощается с Вяткой. Пассажирские пароходы линии Вятка — Соколки поворачивают на Каму. Первая пристань на Каме, конечная для вятских пароходов — Соколки, в 2 км от устья Вятки, на правом берегу Камы, у подножья Сокольих гор. Здесь пересадка пассажиров и перевалка грузов с вятских пароходов на камские и обратно (опис. Камы ниже Соколок и пристани Соколок см. стр. 212).

МОЛОГА

Молога берет начало в пределах Московской области; длина реки 588 км. Молога впадает в Волгу в 33 км выше Рыбинска у г. Мологи.

Благодаря многочисленным изгибам и извилинам течение Мологи довольно тихое; этому способствует и ровная болотистая местность, дающая реке возможность разливаться на значительное пространство. Молога входит в состав Тихвинской системы, ныне почти не работающей.

Сплав леса и плавание на мелких судах по Мологе происходит от г. Бежецка. Пароходное движение по Мологе существует от Пестова до устья, на расстоянии 301 км. Молога эксплоатируется Северо-Западным речным пароходством. От Пестова до Устюжны пассажирские рейсы совершаются только в период весеннего половодья.

От Устюжны до Рыбинска — ежедневная пассажирская линия; на участке Устюжна — Весьегонск во время мелководья движение иногда прерывается или совершается с пересадкой в Весьегонске.

Главные пристани на Мологе: **Пестово, Устюжна, Весьегонск** и **Молога.** Пассажирские пароходы, совершающие рейсы по Мологе, двухэтажные, весьма удобные; они начинают свои рейсы от Рыбинска (см. стр. 122).

ШЕКСНА

Шексна, левый приток Волги, берет начало с Белоозера, имеет длину 424 км. Судоходна от истока до устья. За исключением первых 8 км на всем своем остальном протяжении входит в состав Мариинской водной системы, по которой идут транзитные грузы, главным образом нефть и нефтепродукты с Волги на Ленинград. Часть Шексны шлюзована.

Вторая очередь реконструкции Волго-Балтийского водного пути (Мариинской системы) предусматривает реконструкцию и самой Шексны. Здесь намечено построить мощные шлюзы. Это даст возможность пропускать по системе нефтеналивные суда грузоподъемностью до 10 тыс. тонн.

Течение реки, особенно ближе к устью, тихое, много извилин. Шексна идет в луговых берегах, оба берега ее усеяны озерами и болотами. Пространства между Мологой и Шексной в весеннее половодье местами совершенно заливаются соединенными водами этих рек. Интересна р. Пушма, впадающая одним концом в Шексну, а другим в Волгу; летом она совсем пересыхает.

Шексна в Череповце пересекается Северной ж. д. Эксплоатируется Шексна Северо-Западным речным пароходством, которое имеет пассажирскую линию Чайка — Рыбинск, обслуживаемую двухэтажными пароходами (лучший пароход «Косарев»). По Шексне от Рыбинска до Топорни идут пароходы сквозной экскурсионной линии Москва—Архангельск.

Чайка (прав. берег) расположена близ Белоозера. Начальный пункт движения пассажирских пароходов по Шексне; здесь пересадка на суда, идущие по Мариинской системе к Вознесенью.

В 39 км ниже — **Топорнино,** начало Северо-Двинской системы, соединяющей Волжский бассейн с Северным.

В 181 км от Чайки — **Череповец** (прав. берег),

соединен Северной ж. д. с Ленинградом (477 км), Вологдой, Уралом и Сибирью; это наиболее крупная пристань на Шексне. Во время продолжительной стоянки парохода (от 5 до 7 час.) можно успеть осмотреть город. Здесь ряд заводов — лесопильный, механический, чугунолитейный, деревообделочный и др.; техникумы, музей местного края. В районе развита лесная и деревообрабатывающая промышленность.

Ниже Череповца Шексна становится более оживленной. В низовьях Шексны от Вольского до Рыбинска на расстоянии 32 км ряд дачных местностей. Здесь Верхневолжское пароходство имеет катерную линию с отвалом несколько раз в сутки.

Шексна впадает в Волгу в 235 км ниже Череповца, против Рыбинска. В Рыбинске Северо-Западное пароходство имеет от Верхне-Волжского и Камского пароходств отдельную пристань, ниже речного вокзала (опис. Рыбинска см. стр. 122).

КОСТРОМА (р. КОСТРОМКА)

Река Кострома берет свое начало в районе быв. Костромской губернии, в Солигалических лесах. В своем верхнем течении она принимает стоки из озер Чухломского и Галицкого.

Почти на всем своем протяжении Костромка — сплавная река, от Буя до г. Костромы она судоходна на протяжении 169 км.

Река эксплоатируется Верхневолжским речным пароходством.

От Буя до Костромы — товаропассажирская линия, небольшие пароходы работают весной и в первую половину лета. Позже движение пароходов на этой линии прерывается.

Костромка идет по районам быв. Костромской губернии, ныне Ярославской области. Из пристаней до Костромы отмечаем: г. **Буй** (лев. берег) — связан Северной ж. д. с Москвой (452 км), Вяткой, Уралом и Сибирью. Здесь река пересекается жел.-дор. мостом Северной ж. д. В районе круп-

ный льносовхоз на 34 тыс. га земли. В Буе краевой музей и лесопильный завод. Из пристаней до Костромы наиболее крупная **Исады.**

Конечная пристань костромских пароходов — г. **Кострома,** пристань на Волге (см. стр. 129).

УНЖА

Унжа, левый приток Волги, берет начало в пределах Северного края. Длина реки 585 км. Унжа одна из значительных лесных рек Поволжья. В верховьях Унжи идут большие лесозаготовки. Лес по реке с первыми днями навигации и до конца лета отправляется в плотах-однорядках, соймах и гусянах на Волгу.

Для туриста поездка по Унже очень интересна, она знакомит с жизнью населения, занятого большей частью года на лесоразработках.

Унжа эксплоатируется Верхневолжским речным пароходством, которое содержит здесь товаропассажирскую линию от Юрьевца на Волге (устье Унжи) до Кологрива, на расстоянии 330 км. По спаде воды пароходы доходят до Мантурова (219 км), а иногда только до Макарьева (110 км).

Северная ж. д. пересекает Унжу в Мантурове, для населения всех остальных своих районов Унжа является единственным путем сообщения.

Наиболее крупные пристани **Кологрив** (прав. берег) — лесная пристань, **Мантурово** (прав. берег) — несколько лесопильных заводов, фанерный завод и **Макарьев** (прав. берег) — лесная пристань, конечный пункт движения пассажирских пароходов в мелководье.

Весной по Унже ходят пассажирские пароходы двухэтажного американского типа; позднее, после спада воды, пассажиры по Унже перевозятся на баркасе, буксируемом небольшим пароходом.

СУРА

Сура берет начало в горах, в пределах Куйбышевского края, быв. Ульяновской губ. Длина реки

свыше 900 км. Сура от истока до устья течет в северном направлении: она довольно широка и глубока. Судоходна на расстоянии 384 км от Сурского до устья.

С 1930 г. на Суре открыты первые в Волжском бассейне глиссерные линии на участках Алатырь — Порецкое и Курмыш — Васильсурск.

Транспортное значение Суры, несмотря на проведение Московско-Казанской ж. д., пересекающей ее в трех местах (у ст. Сура, Алатырь и близ устья Пьяны), сохраняется и до настоящего времени. Она является естественным водным путем для обширного края на протяжении свыше 600 км от Пензы до Васильсурска.

На Суре расположены следующие крупные пункты: Пенза — город Куйбышевского края; Промзино — крупная хлебная пристань, ниже которой с правой стороны у Барышской слободы в Суру впадает главный приток ее Барыш; далее Алатырь и Порецкое — крупные хлебные пристани. На плесе Порецкое — Курмыш в Суру впадает с левой стороны Пьяна, получившая такое название за свою извилистость. «Оттого она и Пьяной прозвана, что словно хмельная баба из стороны в сторону шатается, валяется» (П. И. Мельников-Печерский). Длина Пьяны от истока до устья 372 км. (Расстояние по прямой линии 66 км).

В навигацию 1936 г. по Суре установлены следующие пассажирские линии: 1) Сурское — Алатырь (65 км), 2) Алатырь — Шумерля (124 км) и 3) Шумерля — Васильсурск (195 км). На пристани Шумерля пересадка пассажиров в оба направления (до Алатыря и до Васильсурска). После спада воды устанавливается линия Курмыш — Васильсурск. Из пристаней главные **Алатырь, Порецкое, Курмыш.** В Курмыше несколько мукомольных мельниц, лесопильный завод.

От Курмыша правый берег высок, покрыт лесом, главным образом дубом. Горы правого берега здесь все время то подходят, то удаляются от ре-

ки, открывая луговую пойму. Первая остановка парохода за Курмышем — **Маслобойный завод** (прав. берег), далее **Ядрин** (лев. берег), ниже **Вылa,** далее в 30 км **Совхозная** от которой в 15 км последняя пристань на Суре **Дубиха** (лев. берег).

Ближе к устью правый берег становится возвышенным. Здесь обращает на себя внимание крупный совхоз на берегу Суры (в 8 км от Васильсурска).

Конечный пункт сурских пароходств — **Васильсурск,** пристань на Волге (см. стр. 151).

Основные грузы Суры — хлеб и яблоки. Сура славится своими стерлядями, которые считаются одними из лучших в Поволжье.

ВЕТЛУГА

Среди лесных артерий Поволжья Ветлуга занимает одно из первых мест. Образуясь от слияния двух рек, Быстрой и Вороной, Ветлуга впадает в Волгу между пристанями Юрино и Козьмодемьянск в пределах Марийской автономной области. В верховьях своих Ветлуга со своими притоками близко подходит к р. Юг, притоку Северной Двины. Здесь возможно соединение Волжского бассейна с Северо-Двинским через Ветлугу, ее притоки, водораздел и р. Юг.

С ранней весны и почти до конца навигации по Ветлуге идет сплав леса в белянах, соймах и плотах-однорядках, направляемых в низовья Волги, главным образом в Сталинград. Ветлуга питает своей лесной продукцией весь нижний плес Волги. Лес с Ветлуги экспортируется за границу. Ежегодно на Ветлуге проводятся крупные лесозаготовки, на которых заняты тысячи людей. Все это придает Ветлуге особый колорит лесной реки. Проехать весной по Ветлуге интересно. Прелесть плавания по небольшим рекам заключается в том, что оба берега и вся река находятся в вашем кругозоре, что не всегда бывает на Волге (особенно

внизу). Ветлуга интересна и по своим физическим свойствам. Она иногда мелеет в несколько часов, и также быстро, в зависимости от дождей, вода в ней поднимается (В. Г. Короленко «Река играет»).

Ветлужские берега покрыты большей частью лесом. До города Ветлуги встречаются хвойные леса, ниже они перемежаются с лиственными. Леса прерываются лугами, селами, пашнями, межами, озерами, затонами и устьями рек. Близ устья Ветлуги берега становятся низкими. Ветлужский ландшафт полон мягких, нежных красок — ими можно любоваться и в свете вечерней зари, ночью при луне и утром на рассвете.

До Шарьи Ветлуга сплавная река, от Шарьи до устья — судоходная (550 км).

От Шарьи до г. Ветлуги ходят небольшие пароходы с баркасами Верхневолжского речного пароходства, которое эксплоатирует Ветлугу. От г. Ветлуги до Козьмодемьянска — правильная товаропассажирская линия одноэтажными пароходами до спада воды (конца июня). Позднее движение пароходов здесь прерывается, а иногда и совсем прекращается до осеннего паводка.

От г. Ветлуги до Козьмодемьянска наиболее крупные пристани: **Ветлуга** (прав. берег) — кожевенный и пивоваренные заводы, картофельная фабрика, лесной техникум; **Красные баки** (прав. берег) — химический завод. Выше через Ветлугу проходит жел.-дор. мост вновь отстроенной линии Горький — Котельнич. Далее — село **Воскресенское** (прав. берег) — химический завод, конечный пункт для туристов, направляющихся в с. Владимирское, на озере Светлояр (в 25 км от пристани) **Марьино** (прав. берег), в районе которого несколько стекловаренных заводов.

Пароходная поездка здесь даст туристу много интересного материала из жизни обширного лесного царства, живой артерией которого является Ветлуга с ее сплавными притоками.

Ветлуга — проселочная река. Условия плава-

ния на ней любопытны и своеобразны. Интересно сочетать поездку по Ветлуге с экскурсией на оз. Светлояр.

Экскурсию эту следует проделать весной, в разлив. В. Г. Короленко, совершивший сюда поездку в 1899 г., обратный путь по Керженцу проделал на лодке от Быдреевки до устья Керженца и далее по Волге от Исад до Нижнего (см. маршрут стр. 89).

КЛЯЗЬМА

Из притоков Оки наиболее значительный — р. Клязьма. Длина реки 625 км.

Клязьма берет начало в пределах Московской области, впадает в Оку в районе Горьковского края, в 7 км выше Горбатова (пристань на Оке). Судоходна от Коврова до устья. Река эксплоатируется Московско-Окским речным пароходством. Весной, во время высокой воды, препятствием для судоходства служит Галицкий мост, фермы которого настолько низки, что под ним не могут пройти даже одноэтажные пароходы. Вот почему с весны устанавливается пассажирская линия с пересадкой у Галицкого моста.

Из пристаней на Клязьме отмечаем **Вязники** — крупную пристань, в районе развито огородничество (известны вязниковские огурцы) и **Гороховец** (прав. берег) — сосновый бор, сады, ягодники, одно из лучших дачных мест в бассейне Оки.

ТЕЗА

Теза — приток Клязьмы, водный путь Ивановской промышленной области. В своем естественном состоянии Теза непригодна для судоходства. Шлюзование превратило Тезу в водный путь, обслуживающий богатый промышленный край.

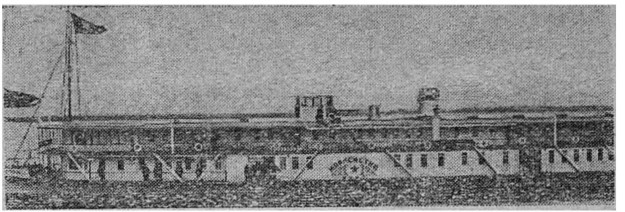
Почти 100 лет тому назад Теза была шлюзована от Шуи до устья на расстоянии 94 км. Было построено 5 небольших деревянных шлюзов. Главная масса грузов — нефть, дрова, заготовляемые

в нижней части Тезы и отправляемые вверх до Шуи и Иваново-Вознесенска. Прежде по Тезе шли только грузы; в настоящее время здесь ходят пассажирские тезянки — двадцатиметровые баркасики. Небольшой пароход ведет баркас, оборудованный внутри по типу жел.-дор. жесткого вагона. На пассажирском баркасе имеется буфет, наверху терраса, покрытая тентом.

Тезинская водная система — под'ездной водный путь к Клязьминской магистрали (Московско-Клязьминскому водному пути). В настоящее время система сильно устарела и подлежит коренному переустройству. Намечается постройка двух плотин и четырех шлюзов.

Теза эксплоатируется Московско-Окским речным пароходством. От Шуи до устья (пристань «8-е февраля») — товаропассажирская линия.

Из пристаней наиболее крупная **Шуя** (прав. берег), которая соединена Северной ж. д. с Москвой (331 км); здесь бумагопрядильные, набивные и ткацкие фабрики. Теза впадает в Клязьму с левой стороны близ пристани «8-е февраля», где пассажиры пересаживаются на пароходы, идущие в Горький.



А. С. Инсаров

ВОЛЖСКИЙ ФЛОТ

1. Общие понятия о судах

Судном называется плавучее сооружение, служащее для перевозки грузов и пассажиров, а также обслуживания этих перевозок.

Главными измерителями судна являются: длина — расстояние между передней конечностью (она называется носом) и задней (она называется кормой), ширина — расстояние между крайними точками бортов — и высота — расстояние между днищем судна и верхней его частью, называемой палубой.

Характерной особенностью всякого судна является полная симметричность всех его частей относительно средней продольной плоскости. Если разрезать судно на 2 части, то получим две симметричных (как две перчатки — правая и левая) части. Эта симметрия является необходимым условием равновесия судна на воде.

Почему же судно плавает и сохраняет свое равновесие не только при спокойной воде, но и при большом волнении?

Вес судна, как и всякого другого плавающего тела, равняется весу вытесняемой этим судном воды. Вес этот называется водоизмещением.

Если просверлить в любой подводной части судна отверстие, то можно увидеть, что вода будет

бить из этого отверстия фонтаном. Это значит, что на всю подводную часть судна в каждой ее точке действует давление воды. Это давление является той силой, которая поддерживает судно на воде. Называется эта сила плавучестью.

Плавучесть судна равняется весу судна (вместе с грузом). Обе эти силы взаимно уравновешиваются.

При увеличении нагрузки судна, оно погрузится глубже, но одновременно соответственно увеличится и вес вытесненной судном воды и давление воды на судно. При уменьшении нагрузки судно всплывает, и одновременно соответственно уменьшается вес вытесняемой воды и давление ее. Таким образом судно сохраняет в воде равновесие.

Свойство судна сохранять равновесие называется остойчивостью.

2. Типы волжских судов.

Типов волжских судов очень много, но все они могут быть сведены в ряд групп:

а) по роду материалов, из которых они построены, — на железные, деревянные, композитные (скелет железный, бока и днище деревянные) и железобетонные;

б) по способу передвижения — на самоходные или паротепловые (источник силы, приводящий судно в движение, находится на самом судне) и несамоходные или непаровые (источник силы находится вне судна);

в) по назначению — на транспортные (перевозящие грузы или пассажиров) и технические (выполняющие различные вспомогательные операции);

г) по роду двигателя — на тепловые (с двигателем внутреннего сгорания) и пароходы (с паровой машиной);

д) по роду движителя — на винтовые (движителем является винт); колесные (движителем является колесо) и глиссеры с воздушным винтом.

3. Транспортные самоходные суда

Транспортные самоходные суда делятся на следующие группы:

а) пассажирские суда (перевозящие только пассажиров);

б) грузопассажирские суда (перевозящие грузы и пассажиров);

в) буксирные (ведущие за собой на буксире несамоходные суда и плоты) и

г) грузовые.

Пассажирских судов, перевозящих исключительно пассажиров, имеется на Волге пока еще немного. В настоящее время чисто пассажирскими судами в Волжском бассейне являются: плавучие дома отдыха, пригородные экскурсионные и внутригородские небольшие суда — катера.

Грузопассажирские суда имеют своей задачей перевозку пассажиров, а также и грузов, идущих небольшими партиями и требующих скорой доставки. Грузопассажирские суда бывают одноэтажные и двухэтажные. В настоящее время разработан проект трехэтажного грузопассажирского судна, которое в ближайшее время будет построено.

Буксирные суда имеют своей задачей буксировку непаровых судов. Буксирное судно по своей конструкции отличается от грузопассажирского. Кроме устройства для буксировки, у него еще значительно меньшая надстройка на палубе, в которой помещается команда. На реках Волжского бассейна плавают большие буксирные суда. Одним из самых крупных является волжский буксир «Степан Разин», на котором имеется мощная машина. Он ведет за собой против течения шесть несамоходных наливных барж с 34 тыс. т нефти (это 2800 железнодорожных наливных цистерн, для которых необходимо свыше 30 мощных паровозов).

На реках с малыми глубинами, а также на некоторых окраинных реках со слабо развитым дви-

жением, имеются так называемые буксиро-пассажирские суда, которые везут на себе пассажиров и одновременно буксируют одно несамоходное судно с грузом. Весною при больших глубинах обычно такие суда идут без «паузка», т. е. принимают на себя и пассажиров и груз.

Грузовые самоходные суда, перевозящие исключительно грузы, имеются на нашем речном транспорте в небольшом количестве — наиболее характерными грузовыми самоходными судами являются самоходные баржи.

4. Транспортные несамоходные суда

Несамоходных судов на волжском речном транспорте имеется большое число. Количество типов несамоходных судов весьма значительное; почти на каждой реке свои типы, свои конструкции несамоходных судов. Особенно это относится к деревянным судам.

Все типы деревянных судов можно об'единить в три основные группы:

а) суда баржевой постройки,

б) суда полулодочной постройки,

в) суда барочной постройки.

1. Судами баржевой постройки называются суда, имеющие прочные продольные крепления в виде ферм. В эту группу входят следующие несамоходные суда: собственно баржи, берлины, баркасы.

Баржей называется судно крепкой конструкции и с плоским днищем. Она имеет острые очертания носа и кормы. Есть баржи палубные, т. е. имеющие сплошную палубу, в которой прорезаны небольшие грузовые люки, закрываемые крышками. Есть баржи полупалубные, имеющие большие люки. Баржи эти служат главным образом для перевозки хлеба, соли и тарных грузов.

Берлина по конструкции напоминает баржу, но очертания носа и кормы тупые.

Баркасом называется низкобортная баржа с высокой диаметральной фермой. Баркасы бывают палубные, полупалубные и беспалубные. Очертания кормы и носа острые, но иногда нос имеет ложкообразную форму. Баркасы преимущественно предназначаются для перевозки хлеба и ценных тарных грузов.

2. Суда полулодочной постройки также имеют прочное продольное крепление, но они отличаются характерным ложкообразным носом. Очертания носа и кормы тупые. Суда полулодочной постройки бывают полупалубные и беспалубные.

3. Судами барочной постройки называются несамоходные суда слабой конструкции с очень слабым креплением. Ферм у них нет. Эти суда бывают полупалубные. Очертания носа и кормы разные. К судам барочной конструкции относятся барки разных наименований: беляны, гусяны, коломенки, каюки и др. Из этих судов наибольшее распространение имеют беляны, которые служат для перевозки леса и гусяны, предназначенные для перевозки сена, дров и алебастра.

Размеры всех перечисленных судов весьма различны. Длина некоторых барж превышает 120 м, но есть и несамоходные суда длиной до 30 м.

Металлические несамоходные суда — это в большинстве нефтеналивные баржи, перевозящие нефть и представляющие собой палубное судно с герметически закрывающимися палубными отверстиями. В СССР теперь имеются крупнейшие в мире нефтеналивные баржи (грузоподъемность 12 000 т, длина 172 м), которые приближаются по величине и емкости к морским судам.

Металлические сухогрузные суда по конструкции несколько отличаются от наливных барж: они не имеют продольных непроницаемых переборок, но получают усиленные внутренние крепления и

несколько более толстую обшивку; для них обязательна также «слань» деревянный съемный настил по дну).

К несамоходным судам нужно еще отнести рефрижераторные баржи, которые по конструкции корпуса и надпалубной постройки не отличаются от прочих барж, но они имеют специальное оборудование трюма (охлаждающие приборы) для перевозки скоропортящихся грузов.

5. Технические суда

Технические суда выполняют различные работы по улучшению технического состояния путей, ремонту судов и т. д. Технические суда делятся на следующие группы: 1) землечерпательные снаряды, 2) дноуглубительные снаряды, 3) пожарные суда, 4) служебные суда, 5) ледоколы, 6) доки, 7) механические перегружатели, 8) шаланды, 9) брандвахты и др.

1. Землечерпательные снаряды производят механическое углубление дна реки и бывают двух видов: черпаковые (с одним или многими черпаками) и землесосы.

Черпаковые снаряды извлекают грунт со дна реки особыми ковшами — черпаками.

Землесосы всасывают грунт вместе с водой при помощи специальной трубы, спускаемой на дно водоема.

Наибольшее распространение имеют черпаковые снаряды с большим количеством черпаков. Они называются многочерпаковыми земснарядами.

Важнейшей частью многочерпакового снаряда является черпаковое устройство. Оно состоит из рамы, поддерживающей цепь, проходящую через верхний и нижний барабаны. К черпаковой цепи прикреплены ковши-черпаки, которые движутся вместе с цепью.

Черпаки, захватив грунт, поднимаются с ним цепью по раме и при переходе через верхний барабан черпывания грунта, грейфером или ковшом.

Одночерпаковый земснаряд представляет паровой кран, снабженный особым приспособлением для зачерпывания грунта, грейфером или ковшом.

Землесос, всасывающий грунт при помощи особой трубы, используется естественно только при легких, сыпучих грунтах песок, ил и т. д.). При таких грунтах, как глина и камень, землесосы, конечно, не пригодны. Но и в этих случаях, когда глина не особенно вязка и смешана, например, с песком, землесос может всосать такой грунт, предварительно, однако, разрыхлив его особым устройством — разрыхлителем, приделанным к всасывающей трубе.

2. Дноочистительными снарядами извлекают подводные препятствия (камни, затонувшие якоря и т. д.), мешающие безопасному судоходству.

Существует два типа таких снарядов — карчеподъемницы и водолазные краны.

3. Пожарные суда по своему внешнему виду похожи на буксиры.

На пожарном судне имеется сильный противопожарный насос со шлангами, а также водоотливные средства и на некоторых судах тараны для затопления горящих судов.

4. Служебные суда имеют своей задачей осуществление связи между судном и берегом, между различными предприятиями волжского речного транспорта, надзор за судоходством и т. д.

5. Ледоколы имеют своей задачей обеспечить движение судов во время ледохода. Волжский ледокол «Саратовский ледокол» в конце навигации 1935 г. сыграл большую роль по проводке в Астрахань замерзших в пути нефтеналивных судов.

6. Док — это судно особой конструкции, сохра-

няющее остойчивость при самой различной погрузке. Палуба плавучего дока может быть погружена в воду настолько глубоко, что на нее можно поставить подлежащее ремонту судно, затем эта палуба вместе с судном поднимается над уровнем реки, и вся подводная часть судна обнажается.

7. Механические перегружатели — это несамоходные суда, на которых установлены краны и другие перегрузочные машины для погрузки и выгрузки грузов в суда и из судов.

8. Шаланды служат для отвоза грунта, вынимаемого черпаковыми земснарядами. Шаланда представляет собой несамоходное судно, в корпусе которого находится грунтовой ящик с откидными днищами. Между стенкой ящика и бортом шаланды имеется свободное пространство, придающее шаланде плавучесть.

9. Брандвахта — это несамоходное судно, служащее жилым помещением для различных изыскательских партий, для судовых команд при землечерпательных и дноуглубительных снарядах и т. д.

Мы привели наиболее распространенные типы волжских судов. Необходимо коротко осветить вопрос о судовых двигателях и движителях.

6. Судовые двигатели

Самоходные суда, как уже указывалось, делятся по роду двигателя на пароходы и теплоходы.

На пароходе двигателем является паровая машина. Пар для паровой машины получается в паровом котле, где энергия топливо превращается в энергию пара. Происходит это так: топливо сгорает в топке котла и передает образующееся при горении тепло воде, вода превращается в пар, а пар направляется по трубам в машину. Имеются котлы огнетрубные и водотрубные.

Огнетрубными котлами называются такие котлы, у которых поверхность нагрева составляют

трубки, снаружи омываемые водой, а внутри газами.

Водотрубными котлами называются такие котлы, в которых поверхность нагрева составляют трубки, внутри омываемые водой, а снаружи — газами.

Водотрубные котлы имеют серьезные преимущества перед огнетрубными, и поэтому в дальнейшем намечено широко внедрить водотрубные котлы на речной транспорт. Пока еще водотрубных котлов на волжских судах мало.

Пар, который дает паровой котел, поступает в паровую машину, имеющую своей задачей (непосредственно или при помощи передачи) вращать судовой движитель, который и сообщает движение судну.

Паровые машины разделяются по способам расширения пара на:

машины однократного расширения,
машины двойного расширения,
машины тройного расширения,
машины четырехкратного расширения.

Паровые машины в настоящее время применяются на большинстве судов волжского флота, но в связи с тем, что они расходуют много топлива и требуют большего обслуживающего персонала, намечено значительное расширение судов с более экономичными судовыми двигателями — двигателями внутреннего сгорания.

Действие этих двигателей заключается в следующем: в цилиндр, в пространство между его поршнем и крышкой, почти при крайнем положении поршня подается жидкое топливо и воспламеняется тем или иным способом. При сгорании топлива образуются газы, которые расширяясь гонят поршень к другому концу цилиндра. Обратно поршень возвращается под влиянием инерции вращающихся частей или действия других цилиндров, работающих на тот же вал.

По способу своей работы двигатели внутреннего сгорания делятся на: а) четырехтактные и б) двухтактные.

7. Судовые движители

Паровая машина или двигатель внутреннего сгорания, установленные на самоходном судне, являются источником силы, которая может сообщить судну движение. Но одного источника силы недостаточно. Нужно еще соответствующее устройство, которое приводится в движение этой силой и превращает энергию двигателя в поступательное движение судна. Это устройство и называется движителем.

● ● ● **На корме волжского парохода**

Самоходные суда, как мы указывали, делятся по типу движителя на винтовые, колесные и воздушные.

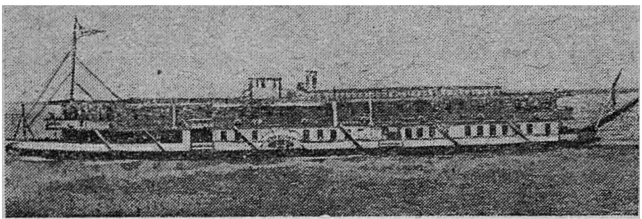
Движителем винтовых судов является гребной винт. Он состоит из трех или четырех лопастей, расположенных на окружности муфты или ступицы, надевающейся на вал.

Наиболее распространенный движитель речных судов — гребные колеса.

Гребное колесо состоит из муфты, надетой на вал, спиц или радиусов, обода и находящихся в ободе лопастей. Лопасти в большинстве колес являются подвижными.

Гребные колеса располагаются либо по бортам в середине судна, тогда они называются боковыми, либо позади судна и тогда они называются задними колесами. Последние теперь на наших судах не применяются.

Глиссер означает по-французски скользящий. В качестве двигателя на глиссере применяют авиационный бензиновый двигатель. Движителем глиссера часто является воздушный авиационный винт. В отличие от винта и колеса движитель глиссера не погружается в воду, это дает ему преимущество с точки зрения сохранности движителя (нередко колеса и винты портятся из-за бревен, травы, камыша, различных затонувших предметов). Однако коэфициент полезного действия воздушного винта значительно ниже, чем водяного, в силу чего крупные глиссера строятся с водяным винтом.



СПРАВОЧНЫЙ ОТДЕЛ

1. Продажа билетов

В начальных и конечных пунктах движения пассажирских судов продажа билетов из портовых и пристанских билетных касс производится как в дни отхода пароходов, так и предварительно за 5 дней. На всех промежуточных портах и пристанях продажа производится исключительно в дни отхода пароходов.

Предварительная продажа билетов на городских станциях производится исключительно в Москве, Ленинграде и Киеве, где ежедневно продается определенное число билетов на скорую линию по Волге из Горького и на Крымско-Кавказскую линию из Одессы. Пассажир, прибывающий в пункт отправления с указанным билетом, обязан не позже чем за полчаса до отхода парохода пред'явить свой билет в кассу. После этого времени пассажир теряет право на место, и билет аннулируется. В портах и пристанях, а также береговых вокзалах с большим пассажирооборотом открыты специальные билетные кассы:

а) воинские,

б) курортные,

в) общей продажи билетов.

Воинские кассы выдают билеты военнослужащим НК Обороны и НКВД по пред'явлению воинского литера, а членам их семей, следуемым сов-

местно с военнослужащими, — по письменным требованиям военных организаций.

Курортные кассы выдают билеты лицам, едущим в санатории и дома отдыха по путевкам: ВОКа, Соцстраха, Сануправления, Кремля, Наркомвода, НК Обороны, Хозуправления ЦИКа, Лечкомиссии НКЗдрава, ЦК профсоюзов, имеющих санатории и дома отдыха, и санкурбюро НКТП. Путевки в кассе при выдаче билета обязательно компостируются.

На небольших пристанях специальных воинских и курортных касс нет; билеты военнослужащим и едущим на курорты выдаются в общих кассах.

На всех крупнейших пристанях р. Волги (Горький, Казань, Куйбышев, Саратов, Сталинград и Астрахань) билетные кассы разбиты по направлениям (касса для пассажиров, едущих вверх по Волге, и касса для пассажиров, едущих вниз). На горьковской, сталинградской и астраханской пристанях имеются специальные кассы по продаже мягких мест. На пристани Горький, кроме этого, кассы делятся на линии (скорая почтовая и пассажирская).

Билеты продаются в порядке живой очереди.

Право на первоочередное получение билетов из кассы имеют только лица, едущие по проездным удостоверениям Президиума ЦИК СССР и награжденные орденами Союза, едущие по орденским книжкам и талонам к ним, а также едущие с ними члены семей. В исключительных случаях с разрешения начальника порта или пристани могут выдаваться билеты вне очереди из кассы тяжело больным и матерям, едущим с грудными детьми.

В начальных пунктах отправления (Горький, Пермь, Астрахань) производится продажа билетов в оба направления (туда и обратно), но количество пассажиров с обратными билетами первой и второй категории на каждом пароходе (кроме линии Москва — Уфа) не должно превышать 20% общего количества пассажиров.

Пассажир, получивший билет на обратный проезд, может спокойно оставаться на пароходе до обратного прибытия в пункт отправления и не беспокоиться о месте при окончании рейса в одну сторону. Компостирование билетов на обратный проезд в пункте назначения производится не самим пассажиром, а администрацией судна.

2. Вокзалы

а) Справочное бюро

На всех речных пассажирских вокзалах в целях широкой информации пассажиров о движении судов и о других, интересующих пассажиров, вопросах организованы справочные бюро. Такие справочные бюро на Волге имеются: в Рыбинске, Ярославле, Кинешме, Горьком, Казани, Камском устье, Ульяновске, Куйбышеве, Саратове, Сталинграде и Астрахани.

В справочных бюро пассажир может получить следующие сведения:

1) о прибытии, отправлении и движении пассажирских судов;

2) о месте расположения и времени работы касс, комнаты матери и ребенка, камер хранения ручного багажа, парикмахерских, здравпунктов, красных уголков и читален;

3) о времени и месте посадки на пароход;

4) о стоимости проезда и т. д.

Все указанные справки даются пассажирам бесплатно. Справочные бюро в крупнейших пунктах (Горький, Казань, Куйбышев, Саратов, Сталинград, Астрахань) работают круглые сутки. Пассажир может получить в справочном бюро справку и по телефону.

В крупнейших пунктах р. Волги (Горький, Саратов, и др.) имеются при вокзалах специальные городские справочные бюро (горсправка), где пассажир может получить сведения:

1) о местонахождении в данном городе учреждений, предприятий и разного рода учебных заведений,
2) о маршруте городских трамваев,
3) об адресах жителей,
4) о расписании железнодорожных поездов,
5) о местонахождении и работе гостиниц и т. д.

Все указанные сведения пассажирам даются за отдельную плату.

Там, где городских справочных бюро не имеется, подобного рода справки можно получить в крупнейших пунктах через водное справочное бюро, но за отдельную плату.

б) Камеры хранения ручного багажа

Для того чтобы освободить пассажира от необходимости брать с собой вещи (багаж), на всех волжских вокзалах организованы камеры хранения ручного багажа. Камеры хранения ручного багажа работают круглые сутки, прием багажа и его выдача производятся в порядке живой очереди, причем выдача багажа производится в первую очередь. Пассажир, сдавший багаж и застраховавший его, в случае утери последнего получает с пристани сумму, на которую багаж был застрахован. Пассажир, сдавший багаж, обязан потребовать квитанцию. При получении багажа пассажир обязан помимо квитанции пред'явить камере хранения документ, удостоверяющий его личность.

в) Комнаты матери и ребенка

На всех вокзалах р. Волги (Рыбинск, Ярославль, Кострома, Кинешма, Горький, Казань, Ульяновск, Камское устье, Куйбышев, Сызрань, Вольск, Саратов, Камышин, Сталинград и Астрахань), а также на ряде более мелких пристаней к услугам пассажирок-матерей имеются комнаты матери и ребенка. Комнаты матери и ребенка на крупных вокзалах—Горький, Казань, Куйбышев, Саратов, Сталинград

и Астрахань — работают круглые сутки и имеют оборудование (койки железные и складные), постельное белье, ванну, душ, игральную комнату. Комнаты матери и ребенка обеспечены игрушками, для более взрослых детей — журналами. При каждой комнате матери и ребенка имеется дежурный врач, сестра и несколько нянь, в зависимости от количества детей.

Матери могут спокойно сдавать на время ожидания парохода своих детей в эти комнаты. Дети в комнату матери и ребенка принимаются бесплатно.

При вокзалах имеются киоски с молочными продуктами.

г) Зал ожидания и пр.

В целях обеспечения пассажирам культурного времяпровождения при вокзалах организованы красные уголки, где пассажир может прочесть центральные и местные газеты, журналы, поиграть в шахматы, шашки и домино.

При вокзалах имеются и книжные киоски, где любой турист и отдыхающий получит последний номер центральной газеты, а также интересующую его книгу или журнал.

Для ожидания пароходов как на береговых, так и пловучих вокзалах имеются специальные залы ожидания. На ряде вокзалов выделены специальные комнаты ожидания для военных, в Горьком специальное помещение для иностранцев.

На всех крупнейших вокзалах имеются почтовые отделения; пассажир имеет возможность послать любое письмо и любой денежный перевод.

Зал ожидания и все пассажирские помещения на перечисленных крупнейших вокзалах работают круглые сутки.

При всех вокзалах организованы буфеты, а на крупнейших вокзалах (Рыбинск, Горький, Казань, Куйбышев, Саратов, Сталинград и Астрахань) ор-

ганизованы специальные рестораны, работающие до 2 часов ночи.

На большинстве речных волжских вокзалов имеются парикмахерские, а на ряде крупнейших вокзалов (Горький, Сталинград, Саратов) даже пошивочные и починочные мастерские.

При всех крупнейших вокзалах для пассажиров имеются специальные продуктовые и хлебные магазины, где пассажир в любое время стоянки парохода может приобрести все необходимое.

3. Обслуживание пассажиров на судах

а) Общие указания

Пассажирские суда основных транзитных линий имеют великолепную классную и салонную отделку, довольно удобные и уютные одноместные и двуместные каюты, хорошо оборудованные салоны и столовые, пианино, радио, душ, ванны, шахматы и шашки. При поездке на дальнее расстояние пассажиры обеспечиваются постельным бельем за отдельную плату. Пассажир имеет полное право требовать постель в пакете и под пломбой.

На всех пассажирских судах имеются почтовые отделения; пассажир имеет возможность послать простое письмо, срочную корреспонденцию, а также произвести перевод денег. Почти на всех судах имеются оборудованные парикмахерские. На крупнейших пассажирских пароходах (в особенности скорая линия) к услугам пассажиров имеются телефонные установки, через которые пассажир в любом крупнейшем приволжском городе имеет возможность вызвать любого абонента.

На всех пассажирских судах имеются буфеты, обслуживающие пассажира круглые сутки. Во время рейса пассажир обеспечивается горячими обедами, завтраками и ужинами, как порционными так и общими блюдами. Кроме этого пассажир име-

ет возможность получить продукты через специально организованные пристанские палатки и магазины. Для пассажиров, едущих с детьми, оборудованы специальные помещения.

На всех судах имеются красные уголки (где пассажир может получить газеты и журналы), а также небольшие аптечки. Для оказания пассажирам медицинской помощи на крупных судах имеются судовые врачи, на мелких — медицинские сестры.

Расписание паротеплоходов составлено по московскому времени, по этому же времени поставлены часы на дебаркадерах и водных вокзалах. Нелишне, если пассажир, во избежание недоразумений, сходя с парохода, сверит свои часы с судовыми.

б) Правила внутреннего распорядка для пассажиров

Все пассажиры, едущие на судах речных пароходств, подчиняются обязательному постановлению Народного комиссариата водного транспорта «Об охране порядка и безопасности на внутренних водных путях СССР».

Пассажиры имеют право:

1) пользоваться салонами и столовыми I, II и III классов с 9 до 24 часов;

2) пользоваться за плату ваннами и душами с 8 до 23 часов, а также постельным бельем;

3) вызывать дежурную классную уборщицу для уборки кают;

4) играть на музыкальных инструментах с 11 до 23 часов;

5) оставаться в каютах в период междурейсовой стоянки судна в конечных пунктах при наличии на руках билета на обратный проезд по обя-

зательно освобождать каюту на время чистки и дезинфекции.

Пассажирам воспрещается:

1) переходить без разрешения администрации судна из одной каюты в другую или с билетом низшей категории в помещение (каюта, салон, столовая, галлерея) высшей категории. (Пассажирам IV класса разрешается в обеденное время пользоваться столовой III категории);

2) устраивать концерты, массовые танцы, групповые физкультурные упражнения и принимать солнечные ванны без разрешения на это администрации судна, находиться в салонах, столовых, коридорах и террасах в нательном белье и трусах;

3) употреблять спиртовки, керосинки, примуса и другие нагревательные и осветительные приборы для каких бы то ни было целей;

4) ходить по палубе с зажженными папиросами, бросать спички и окурки на палубу и за борт судна, вместо имеющихся для этой цели пепельниц;

5) загрязнять классные помещения и мебель, вносить в каюты громоздкие и неприятно-пахучие вещи, засорять отбросами раковину умывальника, лежать в обуви на диванах и кроватях;

6) пользоваться умывальниками не по назначению (мытье галош, сливание помоев и т. д.);

7) играть на пароходе в азартные игры;

8) вводить домашних животных (собак, кошек и т. д.) в классные помещения;

9) входить в салоны и столовые в верхнем платье, галошах и головных уборах;

10) загромождать салоны и столовые ручным багажем;

11) оставлять при выходе из каюты открытыми и незапертыми окна и двери.

Ответственность пассажира:

1) За порчу и утерю пароходного имущества с

пассажира взыскивается стоимость испорченных или утерянных предметов.

2) За нарушение правил внутреннего распорядка капитан судна имеет право согласно уставу внутреннего водного транспорта удалить пассажира с судна в населенном пункте, невзирая на наличие у последнего проездного билета.

4. Проезд пассажиров и провоз багажа

(Извлечение из устава внутреннего водного транспорта и правил перевозки пассажиров и багажа).

Перевозка пассажиров, багажа и грузов производится как в регулярных, так и в нерегулярных рейсах.

В пределах установленных рейсов в перевозке может быть отказано лишь в следующих случаях:

а) если на отходящем судне не окажется свободного места по норме, установленной техническими правилами,

б) если пассажир находится в нетрезвом состоянии или в таком болезненном состоянии, которое может угрожать опасностью другим пассажирам (заразные болезни, умопомешательство и т. п.).

Проездной билет действителен для проезда только на определенном судне, в определенной его части (класс) и в рейс, обозначенный на билете.

По заявлению пассажира начальник пристани имеет право разрешить пассажиру остановку в пути следования не далее как до следующего пароходства той же линии и в исключительных случаях на сутки, причем в обоих случаях, для сохранения годности имеющегося у пассажира билета, начальник пристани делает на обороте билета соответствующую отметку.

По каждому пассажирскому билету может быть предоставлена одна остановка при проезде от 200 до 1000 км и две остановки при проезде более 1000 км.

Остановка по билетам на расстоянии менее 200 км не разрешается.

По пассажирским билетам с отметкой об остановке пароходство и пристань не гарантирует предоставление пассажиру спального места на дальнейший и перенесенный на другой паротеплоход путь следования.

Каждый пассажир имеет право бесплатно везти при себе одного ребенка не старше 5 лет, если ребенок не занимает отдельного места. Для детей в возрасте старше 5 и до 10 лет включительно и для детей до 5 лет, если они занимают отдельное место, пассажир обязан приобрести билет. Плата за такой билет устанавливается в размере не свыше половины стоимости проезда взрослого пассажира.

Пассажир, оказавшийся на судне без билета или в высшем классе, чем обозначено на билете, подвергается штрафу. Размер штрафа не должен быть выше двойной стоимости проезда за 100 км в том отделении (классе) судна, где обнаружен безбилетный пассажир. При рейсе на расстояние менее 10 км штраф не должен быть выше двойной стоимости за весь рейс.

Безбилетного пассажира, отказавшегося уплатить штраф и взять билет, капитан удаляет с судна в населенном пункте. В случае отказа пассажира уплатить штраф, штраф может быть взыскан в административном порядке.

Капитан может удалить с судна в населенном пункте пассажира, имеющего проездной билет, если он нарушает правила внутреннего распорядка на судне.

Обратно получить деньги за непроследованное пассажиром и его багажем расстояние имеет право только пассажир, который удален с судна по причине болезненного состояния.

Высадка больных пассажиров может производиться только в тех случаях, где больным может быть оказана медицинская помощь.

Каждый пассажир имеет право взять с собой на судно ручную кладь в количестве 20 кг на себя и 10 кг на каждого ребенка до 10 лет. Если контроль в пути следования пассажира или при выходе его с судна обнаружит излишек в весе ручной клади, пассажир обязан уплатить двойную стоимость провоза этого излишнего багажа по багажному тарифу от пункта выдачи билета до пункта назначения. Для дальнейшего следования излишек клади сдается пассажиром как багаж под установленную квитанцию. За излишнюю кладь, обнаруженную у безбилетного пассажира, плата взимается в двойном размере по багажному тарифу за расстояние не свыше 100 км, а при рейсе парохода на расстояние менее 100 км — за весь рейс. Если пассажир не внесет платы за излишнюю кладь или не сдаст этой клади в багаж, то причитающиеся с него суммы взыскиваются в административном порядке.

Багажем признаются вещи пассажира, перевозимые на том же судне за плату по багажной квитанции. Багаж, сдаваемый пассажиром, должен быть в исправной упаковке. В случае неисправности упаковки багаж может быть не принят на судно. Пассажир может при сдаче багажа об'явить его ценность. За об'явленную ценность взимается особый сбор. Пассажир, желающий отправить багаж с об'явлением его ценности, обязан сдать его не позднее как за 15 мин. до отхода того пассажирского парохода, с которым должен следовать багаж.

Об'явление ценности багажа производится устно.

Принимаемый к перевозке багаж может быть по желанию пассажира оставлен при нем как ручная кладь. Перевозка такого багажа оплачивается на общем основании.

К перевозке багажем и в качестве ручной клади не допускаются предметы, которые могут причинить вред судну или находящимся на нем лицам и имуществу.

В случае утраты багажной квитанции багаж выдается пассажиру только тогда, когда он представит доказательства, что багаж принадлежит ему.

Багаж, не востребованный по прибытии к месту назначения, хранится бесплатно в течение 24 часов, считая с полуночи, следующей за днем прибытия. По истечении этого срока багаж хранится за плату, установленную и об'явленную в тарифном порядке.

Багаж, не востребованный в течение 10 дней со дня прибытия, считая с полуночи, следующей за днем прибытия, продается по правилам, установленным для ликвидации невостребованных грузов.

5. Курорты Волжского бассейна

1) Волга

а) **Кашин** — минеральные воды (грязь, железный источник). Пристань Калязин в 212 км от г. Калинина, откуда поездом до ст. Кашино Северной ж. д.

б) **Большие соли** — ванны из минеральной воды, поваренной соли. Пристань Большие соли в 42 км от г. Ярославля.

в) **Сергиевские** минеральные воды (серные источники, лечебная грязь). Пристань Куйбышев, откуда железной дорогой до ст. Сергиевские воды.

г) **Лесное** — кумысолечебница. Пристань Ставрополь в 814 км от г. Горького.

д) **Эльтон** — грязь, раппа. Пристань Саратов, откуда по железной дороге до ст. Эльтон.

е) **Николаевское** — кумысолечебница. Пристань Камышин в 1570 км от г. Горького. В Камышине переправа через р. Волгу в Николаевск (лев. берег), откуда 45 км до кумысолечебницы (сообщение автобусом).

ж) **Тинаки** — грязевые ванны. Пристань Астрахань, откуда местным пароходом до пристани Кал-

мыцкий базар (пароходы идут несколько раз в день). К приходу парохода в Калмыцком базаре выезжают автомобили, идущие до курорта Тинаки (6 км).

2) Кама

а) **Ижевское** — минеральный источник, Ижевский. Пристань Ижевский источник в 832 км от г. Горького.

б) **Варзи-Ятчи** — грязевой курорт. Пристань Ижевский источник, откуда через село Икское устье — 35 км до курорта. Имеются извозчики.

3) Ока

а) **Краинка** — сернистые и известковые минеральные источники. Пристань Лихвин в 5 км от курорта. Калуга — в 48 км (от Калуги сообщение с курортом лошадьми или автомобилем).

4) Белая

а) **Шафрановское** — кумысолечебный курорт общегосударственного значения. Пристань Уфа, откуда по железной дороге (Самаро-Златоустовская) 136 км до ст. Шафраново. От станции до курорта сообщение на лошадях.

6. Судовые спасательные средства

На всех паротеплоходах имеются следующие спасательные средства:

1) спасательная шлюпка,
2) спасательные круги и шары и
3) спасательные нагрудники.

При пользовании спасательными шлюпками необходимо беспрекословно подчиняться распоряжениям администрации судна, т. е. капитана и его помощника, в строго установленном ею порядке.

Женщины, больные и дети в случае аварии садятся в лодку первыми.

Спасательные круги, развешанные по паротеплоходу, сделаны из пробковой коры или пробковой крупы. Они применимы как в спокойной воде, так и при всяком волнении. Кругом надо умело пользоваться, иначе он не только будет бесполезен, но даже опасен. Взявшись рукой за плавающий в воде круг, ставят его вертикально, продевая сначала одну руку и голову в круг, а затем и другую руку. Тогда круг окажется подмышками у спасающегося и в нем спокойно можно оставаться на воде при любой погоде. Круг ни в коем случае не перемещать ниже пояса.

Спасательные надгрудники, имеющиеся в каждой каюте паротеплохода по числу мест каюты, делаются из пробковой пластины, обшитой парусиной и соединенной вместе, или из размельченной пробки, заключенной в парусину. Надгрудники надеваются на грудь, голова должна быть просунута в петлю нагрудника. Кроме того необходимо обвязать себя вокруг туловища прикрепленными к нагруднику двумя лентами.

7. Обстановка рек

Во время путешествия на паротеплоходе внимание пассажира безусловно привлекут знаки речной обстановки. Назначение этих знаков — указать судну правильный судовой ход. Обстановка разделяется на плавучую и береговую.

К знакам плавучей обстановки относятся бакены и вехи. Береговыми знаками служат: перевальные столбы, створные знаки, сигнальные мачты, семафоры и так называемые весенние знаки.

Бакен состоит из конуса, на верхушке которого поставлен фонарь. Конус укрепляется на плавучей раме треугольной формы, которая закрепляется в русле на якоре.

Бакены окрашиваются в красный и белый цвет.

В красный цвет окрашиваются бакены, которые обозначают правую границу (по течению реки) судового хода, а в белый — обозначающие левую границу. Ночью на бакенах зажигаются соответственные фонари — красный и белый. Когда фарватер (судовой ход) разделяется на 2 хода, а также в устьях судоходных притоков, ставится пестрый бакен (красные и белые полосы, два огня ночью).

Плавучие вехи применяются исключительно для дневной обстановки. Они представляют собой деревянные шесты, окрашенные как и бакены в красный и белый цвет. При этом к красным вехам прикрепляется голик (пучок хвороста или травы) раструбом вверх. Назначение голика — дать лучшую видимость красной вехе. Нередко голики ставят и на бакенах, так как при ярком солнце красный цвет издали легко смешать с белым. Вехи укрепляют в русле путем подвязки к ним камней.

К береговым обстановочным знакам относятся: а) перевальные столбы, б) створные знаки, в) сигнальные мачты, г) семафоры, д) весенние знаки.

Перевальный столб представляет собой деревянный столб, на вершине которого устанавливается фонарь. У фонаря находится квадратный щит. На столбе устраивается ряд перекладин, заменяющих лестницу. Столбы, стоящие на правом берегу, окрашивают красными и белыми полосами, а стоящие на левом — зелеными и белыми. Перевальный столб ставится на берегу в тех местах, где судно должно начать переход (перевал) от одного берега к другому в соответствии с расположением фарватера, или когда судно должно закончить этот переход и двигаться дальше параллельно берегу. Судно, двигающееся по фарватеру, должно иметь прямо против своего носа один перевальный столб, а по направлению кормы — другой столб.

Створные знаки представляют собой два (один за другим рядом расположенных) вертикаль-

ных столба, из которых один на метр или два выше другого. Створные знаки ставятся, когда перевал (переход) от одного берега к другому очень длинный, а судовой ход не широкий, а также когда на одном конце перевала нельзя установить второго столба. Створные знаки ставятся по линии судового фарватера один на расстоянии от другого, примерно, в 20 м.

Сигнальная мачта — это столб, установленный на берегу около мелкого места (переката) на реке. На верхней части сигнальной мачты имеется перекладина (рея), на концах перекладины на веревках висят сигнальные знаки, показывающие глубину. Эти сигнальные знаки представляют собой окрашенные в черный цвет прямоугольные доски и большие шары и окрашенные в красный цвет маленькие шары. Каждая сигнальная доска обозначает 100 см, большой шар — 20 см, маленький шар — 5 см. Когда глубина на перекате вполне достаточна и значительно превышает норму, то на мачте вывешивается крестообразный знак. Если судовой ход закрыт для прохода судов, то на мачте днем вывешивается красный конус, а ночью два красных фонаря.

Семафоры устанавливаются на береговых узких и извилистых участках реки, у рукавов, порогов и всех прочих мест, где встречным судам очень трудно разойтись без риска столкнуться. Семафор представляет собой столб типа сигнальной мачты, на которой поднимается условный сигнал (конус или шар), показывающий, что судовой ход занят и итти нельзя.

Весенние знаки представляют собой деревянные или железные столбы, на верхней части которых имеется решетчатый щит. Весенние знаки, стоящие на правом берегу (по течению), окрашиваются в красный цвет. У них щит имеет форму круга. Знаки, стоящие на левом берегу, окрашиваются в сплошной белый цвет, их щиты имеют форму

усеченного конуса. Весенние знаки ставятся на время весеннего половодья, когда невысокие обрывистые берега (яры) заливаются водой и представляют при отсутствии обстановки серьезную опасность для судов, так как их обычно совершенно не видно.

Особыми знаками обставляют также и судоходные пролеты мостов. Судно не может пройти под любым пролетом моста, так как не всюду имеется достаточная глубина. Судоходные пролеты обставляются так: днем над серединой пролета прикрепляется щит красного цвета, а ночью — два красных огня. Выше моста (по течению) на расстоянии 1 км и ниже моста на расстоянии 200 м стоят граничные столбы. Они такого же типа как и сигнальные мачты. Если ход под мостом свободен, то на мачте днем подымается флаг, а ночью зеленый фонарь. Если проход закрыт, то днем подымается под флагом красный конус, а ночью два красных фонаря.

Когда через реку проложен подводный кабель (телеграфный, телефонный, электрический и т. д.), то это место обставляется береговыми столбами, на вершине которых имеется круглый желтый щит, пересеченный черными крестообразными планками. Если ширина реки менее 300 м, то ставят по одному столбу на расстоянии 100 м выше и ниже кабеля. Если река шире 300 м, то ставят по два столба.

Освещение обстановочных знаков в подавляющем большинстве производится керосином. Это имеет очень много недостатков: во-первых, приходится ежедневно зажигать и тушить фонари, чистить лампы и т. д., во-вторых, при ветре фонарь часто потухает.

В начале этого столетия на Волге начали применять так называемые фонари постоянного горения системы Далена. Они дают перемежающийся свет (проблесковый). Освещение дает газ (ацети-

лен), попадающий из особого баллона по трубке в фонарь.

В 1936 г. закончился конкурс на автоматическую обстановку. На основе представленных проектов будут построены опытные образцы автоматов, испытаны, а затем широко распространены. В 1937 г. будет полностью закончен переход на автоматические бакены.

Все суда, находящиеся в пути, стоящие на якорях у пристани, обязаны иметь ночью отличительные знаки на мачте — один белый огонь для судов, идущих без буксира и два огня для идущих с буксиром. Кроме того паровые суда имеют боковые огни, зеленый—на правом боку и красный — на левом. Плоты, лодки и другие непаровые суда также должны иметь свои отличительные знаки.

● ● ● **Пристань в Жигулях.**

Расписание движения паротеплоходов транзитных линий Волжско-Камского бассейна на навигацию 1936 г.

Распределение паротеплоходов по линиям и границы пароходств

I. Линии Горький—Астрахань

1) **Скорая линия Верхневолжского речного пароходства** обслуживается теплоходами: „Ак. Темирязев", „К. Либкнехт", „Пар. Коммуна", „25 Октября", „Урицкий", „Красноармеец", „Пам. Маркина", „Ильич", „17-й год", „Раскольников";—пароходами: „Спартак", „III Интернационал" и „Мих. Калинин".

2) **Скорая линия Нижневолжского речного пароходства** обслуживается пароходами: „Володарский", „Чичерин", „Гражданин", И. Сталин", „Воронеж", „Колхозник", „В. Молотов", „Страж Революции", „Лермонтов", „Тургенев", „Пушкин", „Коммунистка", и „Усиевич".

3) **Почтовая линия Средневолжского речного пароходства** обслуживается пароходами: „Герцен", „Марксист", „Пам. Шмелева", „Гончаров", Ал. Грибоедов", „Молотов-Скрябин", „25 лет ВКП(б)", „Ян Рудзутак", „Вл. Ульянов", „К. Маркс", „Н. Пахомов", „Комсомолец", „Одесса", и „Пам. Азина".

4) **Пассажирская линия Средневолжского речного пароходства** обслуживается пароходами: „А. Рыков", Ф. Дзержинский", „В. Куйбышев", „П. Чайковский", „Кл. Ворошилов", „Социализм", „Культпоход", „Гор. Коммуна".

5) **Грузо-пассажирская линия Верхне-, Средне и Нижневолжского речного пароходства** на паритетных началах обслуживается теплоходами: „Кашгар", „10 лет Ком. Правды", „Наманган", „Кр. Профинтерн" и „Байрам-Али".

II. Линии Горький—Рыбинск

Скорая линия Верхневолжского речного пароходства обслуживается пароходами: „Рабочий", Гражданка", „Роза Люксембург" и „Память Хохрякова".

Пассажирская линия Верхневолжского речного пароходства обслуживается пароходами: „Композитор Бородин", „Пролетарий", „Глеб Успенский", „Камилл Якупов" и „Чернышевский".

III. Линия Рыбинск—Пермь

Почтовая линия Камского речного пароходства обслуживается пароходами: „Красная звезда", „Радищев", „Белинский", „Короленко", „Москва", „Ленинград", „Совнарком", „Память тов. Вахитова", „Красногвардеец", „Андрей Жданов", „Василий Каменский", „Вера Фигнер", „Вера Засулич" и „Память т. Сурьянова".

IV. Линия Горький—Пермь

Пассажирская линия Камского речного пароходства обслуживается пароходами: „Уральский рабочий", „Волга", „Электросварщик Олюнин", „Михаил Разумов", „Надежда Крупская", „Марксистка", „Софья Перовская", „Волгарь", „Янсон" и „Нижволгострой".

V. Линия Пермь—Астрахань

Пассажирская линия Камского речного пароходства обслуживается теплоходами: „Маршал Ворошилов", „Постышев", „Ошвинцев", „Кабаков" и пароходами: „Дмитрий Фурманов", „1 Мая", „Василий Фомин", Як. Воробьев" и „Соц. Революция".

VI. Линия Москва—Уфа

Скорая линия Московско-Окского и Камского речных пароходств на паритетных началах обслуживается пароходами: „Л. Каганович", „Башцик", „Память Покровского", „Менжинский", „Максим Горький", „Григорий

Пирогов", „Правда", „Нариманов", „Декабрист", „Большевик", „Жан Жорес", „Куйбышев", „Цеквод", „Чердынь", „Абдул Тукаев", „Никитин" и „Разведчик" (первые десять пароходов Московско-Окского речного пароходства и последние семь Камского речного пароходства).

VII. Линия Москва—Горький

Почтовая линия Московско-Окского речного пароходства обслуживается пароходами: „Пестель", „Большой театр", „Свердлов", „Фрунзе", „Желиховский", „Наркомвод", „15 лет Октября", „Красный текстильщик" и „Энгельс".

★

Волжский бассейн эксплоатируется пятью пароходствами: Верхневолжским, Средневолжским, Нижневолжским, Камским и Московско-Окским.

Все эти пароходства входят в Волжско-Камское центральное управление речного транспорта Наркомвода (ВКЦУРТ).

Границы этих пароходств:

1) **Верхневолжского**—р. Волга от истоков до Козловки включительно, с притоками, кроме рр. Оки, Мологи и Шексны;

2) **Средневолжского**—р. Волга от Козловки включительно, до Камышина исключительно, с притоками, кроме Камы;

3) **Нижневолжского**—р. Волга от Камышина включительно до пристани Бертюль (по Бахтемировскому рукаву) включительно и дельта р Волги;

4) **Камского**—река Кама от истоков до устья со всеми притоками;

5) **Московско-Окского**—река Ока от истоков до устья со всеми притоками.

Время везде указано московское.

Расстояние от Горького	Название пристаней		1-я скорая ежедн.	2-я скорая ежедн.	Почтовая линия ежедн.	Пассаж. линия через день	Грузо-пассаж. два раза в декаду
			ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч м	ч м
0	**Горький**	Отх.	14.00	23.00	18.00	24.00	10.00
65	Работки		16.40	—	20.45	3.10	—
100	Исады		—	3.05	22.20	*)	—
138	Бармино		19.45	4.45	0.05	6.40	—
160	Разнежье		—	—	1.00	7.40	—
180	Васильсурск		21.50	6.50	2.00	9.20	20.20
207	Юрино		—	—	—	10.50	—
229	Козьмодемьянск		0.10	9.10	4.05	12.20	23.45
258	Ильинка		—	—	—	13.55	—
287	Чебоксары		2.50	11.50	6.55	15.40	3.35
321	Мар. Посад		4.30	13.30	8.25	17.30	6.15
373	Козловка		—	—	10.50	20.05	—
430	**Казань**	Пр.	8.30	17.30	13.25	22.30	12.00
—	**Казань**	Отх.	12.00	20.30	16.25	2.30	18.00
	Прием топлива						
506	Кам. Устье		15.05	23.55	20.15	6.45	23.25
517	Переволоки		—	—	20.55	8.10	—

559	Тетюши		18.00	3.00	22.45	10.20	3.05
599	Майна . . .		—	—	0.35	12.25	—
660	**Ульяновск**	Пр.	21.45	6 45	3.00	15.00	8.50
—	**Ульяновск**	Стх.	23.00	7.45	3.50	16.30	12.50
705	Шиловка		—	—	5.50	18.50	15.55
713	Сенгилей (завод) .		—	—	—	*)	*)
720	Сенгилей (гор.)		—	10.15	6.45	20.10	17.45
768	Новодевичье		3.20	12.20	9.10	22.50	20.50
814	Ставрополь		—	—	11.10	1.10	—
895	**Куйбышев**	Пр.	8.00	17.00	14.50	4.45	3.15
—	**Куйбышев** . . .	Отх.	11.00	20.00	18.00	9.45	11.15
	Прием топлива						
989	Асфальтов. завод „1 Мая“		*)	—	*)	15.00	—
1006	Батраки		—	*)	—	16.50	19.15
1017	**Сызрань**	Пр.	16.30	1.30	0.15	17.30	—
—	**Сызрань** . .	От .	17.00	2.00	0.40	18.00	—
1047	Приволжье		—	—	2.00	19.35	—
1106	Хвалынск .		20.40	5.40	4.40	22.40	1.35
1132	Алексеевка		—	—	5.50	0.10	—
1168	Балаково		—	8.25	7.25	2.05	5.45
1199	**Вольск** (Цем.з-ды)		*)	*)	*)	*)	*)
—	**Вольск** (город) .	Пр.	0.35	10.00	9.40	4.45	9.25

Расстояние от Горького	Название пристаней		1-я скорая ежедн.	2-я скорая ежедн.	Почтовая линия ежедн.	Пассаж. линия через день	Грузо-пассаж. два раза в декаду
			ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.
—	**Вольск (город)** .	Отх	1.05	10.30	10.15	5.45	10.10
1241	Воскресенск .		—	—	12.05	7.50	—
1259	Марксштадт		—	13.00	13.10	9.10	13.50
1329	Энгельс		—	—	—	*)	—
1333	**Саратов** .	Пр.	6.05	15.45	16.50	12.25	17.50
—	**Саратов** .	Отх.	9.30	18.30	19.50	15.25	23.50
1344	Увек		—	—	—	*)	*)
1394	Ахмат .		—	—	22.55	19.45	—
1435	Зельман .		—	—	0.50	21.55	6.45
1449	Золотое		—	—	1.35	22.55	—
1468	Банновка		—	23.45	2.25	24.00	—
1502	Иловатка . .		—	—	3.50	—	—
1532	Н.-Добренькая		—	—	5.15	3.10	12.25
1570	**Камышин** .	Пр.	18.15	3.30	6.45	4.50	14.30
—	**Камышин**	Отх	19.05	4.10	7.45	5.20	15.30
1599	Антиповка . . .		—	—	9.10	—	—
1618	Быковы хутора		21.15	6.15	10.10	7.50	18.35

1661	Пролейка		—	—	12.10	—	—
1700	Дубовка .		0.50	9.35	14.00	11.45	—
	Прием топлива						
1752	**Сталинград**	Пр.	3.15	12.00	16.45	14.30	1.50
—	**Сталинград** . .	Отх.	8.00	16.45	21.45	19.30	9.50
1870	Каменный Яр		—	21.40	2.50	1.00	—
1920	Владимировка		—	—	5.30	—	—
1959	Черный Яр		16.05	1.15	7.30	5.15	21.35
2005	Никольское		18.05	3.15	9.35	7.40	0.35
2065	Даниловка .		—	—	12.10	10.35	—
2094	Енотаевск		—	—	13.30	12.35	—
2149	Сероглазка .		—	—	16.00	—	—
2167	Замьян		—	—	16.55	—	—
	Прием топлива						
2246	**Астрахань** .	Пр.	4.00	13.00	21.00	20.00	15.00

Расстояние от Астрахани	Название пристаней		1-я скорая ежедн.	2-я скорая ежедн.	Почтовая линия ежедн.	Пассаж. линия через день	Грузопасаж. два раза в декаду
			ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.
	Астрахань	Отх.	22.00	10.00	24.00	16.00	19.00
09	Замьян		—	—	4.50	—	—
97	Сероглазка		—	—	6.05	—	—
152	Енотаевск		—	—	9.35	2.50	—
181	Даниловка .		—	20.20	11.35	5.10	—
241	Никольское		11.45	0.05	15.35	9.35	16.05
280	Черный Яр .		15.00	3.15	18.45	13.15	20.50
318	Владимировка .		—	—	20.55	—	—
376	Каменный Яр		—	8.30	1.15	19.40	—
494	**Сталинград**	Пр.	2.30	15.10	9.00	3.40	14.10
—	**Сталинград** . .	Отх.	7.00	19.40	14.00	8.40	22.10
	Прием топлива						
546	Дубовка . .		10 55	23.15	17.45	13.05	—
585	Пролейка . .		—	—	20.20	—	—
628	Быковы хутора		15.50	4.10	23.15	19.05	10.10
647	Антиповка . .		—	5.25	0.40	—	—
676	**Камышин**	Пр.	18.30	7.05	2.20	22.20	14.10

—	**Камышин** . .	Отх.	19.20	7.55	3.20	22.50	15.55
714	Н.-Добренькая .		—	—	5.45	1.45	19.50
744	Иловатка .		—	—	7.50	—	—
778	Н.Банновка		—	11.50	10.05	6.35	—
797	Золотое		—	—	11 25	8.15	—
811	Зельман		—	—	12.25	9.35	4.35
852	Ахмат		—	—	15.05	12.45	—
912	Увек .		*)	*)	*)	18.40	*)
—	Энгельс		—	—	—	*)	—
913	**Саратов** .	Пр.	10.00	23.00	21.40	19.30	17.55
—	**Саратов** . .	Отх.	12.00	1.00	23.40	22.00	20.55
987	Марксштадт		—	5.20	4.30	4.20	4.05
1005	Воскресенск .		—	—	5.45	5.55	—
1047	**Вольск** (город)	Пр.	19.35	8.40	8.10	8.45	9.05
—	**Вольск** (город) .	Отх.	20.35	9.25	8.40	9.45	10.05
—	**Вольск** (цем. з-ды)		*)	*)	*)	*)	*)
1076	Балаково		—	11.55	11.35	13.55	16.40
1114	Алексеевка		—	—	13.55	16.45	—
1140	Хвалынск		3.10	16.00	15.45	19.05	22.50
1199	Приволжье		—	—	19.20	23.30	—
1229	**Сызрань**	Пр.	8.15	20.55	21.05	1.35	—

Расстояние от Астрахани	Название пристаней		1-я скорая ежедн.	2-я скорая ежедн.	Почтовая линия ежедн.	Пассаж. линия через день	Грузо-пассаж. два раза в декаду
			ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м
—	**Сызрань**	Отх.	8.45	21.25	21.25	2.15	—
1240	Батраки		—	—	—	4.35	9.40
1267	Асфальтов. завод „1 Мая“		*)	*)	*)	6.45	—
	Прием топлива						
1351	**Куйбышев**	Пр.	17.00	5.40	7.00	13.45	19.25
—	**Куйбышев**	Отх.	21.00	9.00	10.00	18.45	3.25
1432	Ставрополь		—	—	14.50	0.45	—
1478	Новодевичье		4.25	16.25	17.50	4.25	14.45
1526	Сенгилей (город)		—	—	20.55	8.45	19.30
1533	Сенгилей (Цем. з-д)		—	—	—	*)	*)
1541	Шиловка		—	—	22.05	10.15	23.15
1586	**Ульяновск**	Пр.	10.25	22.25	0.30	13.25	3.10
—	**Ульяновск**	Отх.	11.15	23.15	1.00	15.55	8.10
1647	Майна		—	—	4.40	20.25	—
1687	Тетюши		17.10	5.10	7.10	23.40	17.05
1729	Переволока		—	—	9.45	3.00	—

1742	Кам. Устье . . .		21.45	9.45	11.00	5.55	0.40
	Прием топлива	↓					
1816	**Казань** .	Пр.	1.50	13.50	16.00	11.00	6 55
—	**Казань** .	Отх.	5.20	16.50	19.00	15.00	12.55
1871	Козловка .		—	—	22.25	19.10	—
1925	Мар. Посад		12.00	23.20	1.50	23.25	23.05
1959	Чебоксары		14.45	1.55	4.10	2.15	3.05
1988	Ильинка		—	—	—	4 35	—
2017	Козьмодемьянск		18.45	5,40	7.55	7.15	8.55
2039	Юрино . .		—	7.25	—	9.05	—
2066	Васильсурск		22.15	9.10	11.05	11.35	14.00
2086	Разнежье		—	—	12.20	13.45	—
2108	Бармино .		1.05	11.55	13.55	15.10	—
2146	Исады .		—	14.15	16.20	*)	—
2181	Работки		5.35	16.40	18.30	20.30	—
2246	**Горький**	Пр.	10.00	21.00	23.00	2.00	6.00

*) К пристаням, отмеченным звездочкой, паротеплоходы пристают по мере надобности.

**) Движение по расписанию пассажирской и грузо-пассажирской линий Горький—Астрахань устанавливается с 1 июня.

Линии Рыбинск—Горький

Расстояние от Рыбинска	Название пристаней		Скор. Ежедневно ч. м.	Пасаж. Ежедневно ч. м.
0	**Рыбинск**	. от.	21.00	13.00
23	Песочное .		22.20	14.30
52	Тутаево . .		0.05	16.20
58	Константиново .		0.35	16.55
77	Норское .		1.45	18.15
93	**Ярославль**	. пр.	2.35	19.05
—	**Ярославль** . . .	. от.	4.35	21.05
100	Московская ветка		5.25	22.15
123	Диево-Городище .		6.45	23.45
135	Большие Соли .		7.40	0.45
142	Кр. Профинтерн		8.25	1.25
174	**Кострома** .	. пр.	10.00	3.05
—	**Кострома**	. от.	11.00	4.20
220	Яковлевское .		13.35	7.00
238	Плес . .		14.40	8.15
260	Семигорье		16.05	9.50
274	Наволоки . . .		—	[1]
—	*Прием топлива*			
290	**Кинешма** . .	. пр.	17.30	12.05
—	**Кинешма**	. от.	19.15	14.35
316	Решма		20.45	16.10
356	Юрьевец .		23.10	18.45
379	Сокольское		0.40	20.30
399	Пучеж		2.00	22.05
419	Катунки .		—	23.20
427	Василево		3.35	24.00
450	Городец .		5.05	1.45
470	Балахна		6.25	3.20
502	**Горький** .	. пр.	8.00	5.00

[1]) Остановка по мере надобности

Линии Горький—Рыбинск

Расстоян. от Горького	Название пристаней		Скор. Ежедневно	Пасаж. Ежедневно
			ч. м.	ч. м.
0	**Горький** . . .	. от.	18.00	21.00
—	*Прием топлива*			
32	Балахна		20.50	0.45
52	Городец .		22.25	2.40
75	Василево		0.05	4.35
83	Катунки .		—	5.30
103	Пучеж .		2.15	7.20
123	Сокольское		3.50	9.05
148	Юрьевец		5.40	11.20
186	Решма . .		8.30	14.25
212	**Кинешма**	. пр.	10.15	16.15
—	**Кинешма** . .	. от.	11.15	19.15
—	*Прием топлива*			
228	Наволоки		—	—
241	Семигорье .		13.25	21.35
264	Плес .		15.05	23.30
282	Яковлевское		16.25	1.05
328	**Кострома**	. пр.	19.30	4.20
—	**Кострома** .	. от.	20.30	5.50
360	Кр. Профинтерн .		22.55	8.30
367	Большие Соли		23.40	9.15
379	Диево-Городище		0.45	10.20
402	Московская ветка		3.30	12.45
409	**Ярославль**	. пр.	4.00	13.15
—	**Ярославль**	. от.	5.00	15.45
425	Норское . .		6.20	17.05
444	Константиново		7 45	18.40
450	Тутаево		8.25	19.25
479	Песочное	.	10.30	21.55
502	**Рыбинск**	. пр.	12.00	23.30

Линии Пермь—Рыбинск и Пермь—Горький

Расстояние	От Перми		Название пристаней	К Перми		Расстояние
	Почт.	Пассж.		Пассаж.	Почт.	
	ежедневно			ежедневно		
	ч. м.	ч. м.		ч. м.	ч. м.	
0	13.00	22.00	от. **Пермь** . . . . пр.	2.00	19.00	1919
			Прием топлива			
45	15.45	0.35	Краснокамск	22.40	15.15	1874
96	18.30	—	Нытва	—	11.05	1823
109	19.20	3.35	Таборы .	18.00	9.50	1810
127	20.50	4.55	Оханск	16.45	8.20	1792
131	21.20	5.35	Ю.-Камск з-д .	15.50	7.00	1788
168	23.15	—	Беляевка	—	4.00	1751
197	1.25	9.25	Оса .	11.20	1.45	1722
233	3.30	11.25	Частые .	8.10	22.10	1686
267	5 25	13.20	Елово	5.30	19.15	1652
298	7.05	—	Бабка	—	16.30	1621
331	9.00	16.30	Галево .	1.00	14.00	1588
354	10.25	17.50	Сайгатка . . .	23 00	11.50	1565
385	12.05	19.30	Раскольниково	20.50	9.20	1534
419	13.45	21.00	пр. **Сарапуль** . от.	18.30	6.45	—

—	16.00	23.00	от **Сарапуль**	. пр.	16.40	4.45	1500
451	17.45	0.35	Камбарка .	↑	14.40	2.25	1468
469	19.00	1.45	Н. Березовка	|	13.20	0.55	1450
506	21.05	3.45	Каракулино . .	|	10.30	21.55	1413
			Прием топлива	|			
528	0.30	6.45	Дербешка .	|	8.20	19.30	1391
554	2.05	8.05	Красный бор	|	4.55	16.00	1365
560	2.40	8.30	Мензелинск	|	4.20	15.15	1359
587	4.30	10.05	Ижевский источник .	|	2.20	13.00	1332
613	6.45	12.45	Тихие горы	|	0.20	10.45	1306
635	8.45	14.45	Набережные Челны .	|	22.20	8.40	1284
656	10.15	16.15	Елабуга . . .	|	20.00	6.10	1263
672	11.10	—	Красный ключ	|	—	4.30	1247
681	11.45	—	Сентяк *	|	—	3.40	1238
709	15.00	21.10	Соколки	|	16.00	1.30	1210
713	15.25	21 30	Смыловка	|	13.10	23.00	120€
742	17.00	—	Вандовка *	|	—	20.45	1177
762	18.10	—	Берсут . .	▮	—	19.10	1157
783	19.10	0.40	пр. **Чистополь** .	. от.	8.30	17.30	—
—	20.40	2.00	от. **Чистополь** .	. пр.	7.20	16.30	1136
822	22.50	3.55	Рыб. Слобода .	↓	4.50	13.45	109/
840	23.55	4.55	Мурзиха	|	3.20	12.05	1079
870	1.35	6.25	Лаишев	|	1.05	9.45	1049
913	4.10	9.25	Кам. Устье . . .	|	21.30	6.30	1006
			Прием топлива	▮			
987	10.00	14.05	пр. **Казань**	. от.	15.30	0.30	

Продолжение

Расстояние	От Перми		Название пристаней	К Перми		Расстояние
	Почт.	Пассаж.		Пассаж.	Почт.	
	ежедневно			ежедневно		
	ч. м.	ч. м.		ч. м.	ч. м.	
987	12.30	16.35	от. **Казань** . пр.	12.50	21.40	932
1042	16.35	20.20	Козловка .	10.30	19 05	877
1064	18.20	—	Кр. Волгарь	—	17.55	855
1096	21.00	24.00	Мар. Посад.	8.00	16.15	823
1130	23.45	2 30	Чебоксары	6.10	14.20	789
1159	2.00	4 35	Ильинка . . .	4.35	12.25	760
1188	4.25	6.50	Козьмодемьянск	3.10	10.50	731
1210	6.05	8.25	Юрино . . .	1 55	9.20	709
1237	8.15	10.25	Васильсурск	0 35	7.55	682
1279	11.30	13.15	Бармино	22.40	5.35	640
1317	14.25	15.50	Исады .	20.40	3.35	602
1352	17.05	18.50	Работки	19.00	1.45	567
			Прием топлива			
1417	22.15	22.40	пр. **Горький** . от.	16.00	22.00	—
—	0.30		от. . . . пр.		17.30	502
1449	3.15		Балахна		16.00	470
1469	4.50		Городец		14.45	450
1492	6 45		Василево		13.30	427
1520	9.05		Пучеж .		12.00	399

1540	10.45	Сокольское .		10.40	379
1563	13.00	Юрьевец .		9.25	356
1603	16.00	Решма .		7.00	316
1629	17.50	пр. **Кинешма** .	. от.	5.35	—
—	20.00	от. **Кинешма** .	. пр.	3.50	290
1658	22.15	Семигорье		2.25	261
1681	0 05	Плес		1.10	238
1699	1.30	Кр. Яковлевское		24.00	220
1745	6.00	от. **Кострома** . . .	. от.	21 40	174
1777	8.25	Кр. Профинтерн		19.00	142
1796	9.55	Д.-Городище .		17.55	123
—		Московская ветка	.		—
1826	12.05	пр. **Ярославль**	. от.	15 20	
—	15.30	от. **Ярославль** .	. пр.	13.50	93
1861	18 10	Константиново		12.10	58
1867	18.45	Тутаево		11.40	52
1919	22.30	пр. **Рыбинск**	. от.	9.00	0

Примечания: 1. К пристани Вандовка пароходы почтовой линии пристают до спада воды, после чего дебаркадер переводится в Сентяк, где и производится приставание пароходов указанной линии.

2. Из Ярославля вниз отправление в 15 ч. 20 м. лишь в том случае, если пароходу потребуется заход на Московскую ветку, при отсутствии же захода—отправление из города на 1 час позднее, т. е. в 16 ч. 20 м.

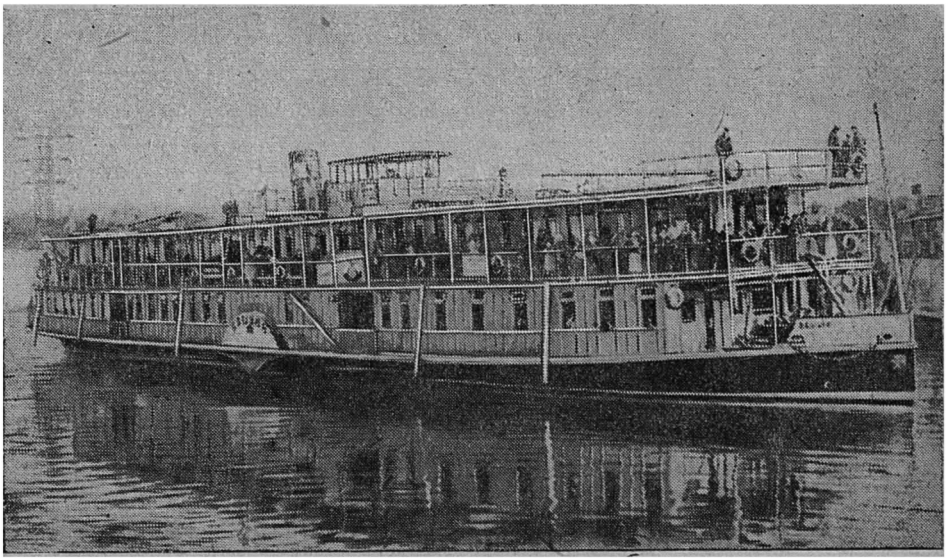
Линия Пермь — Астрахань (пассажирская)

Отход через день

Расстоян. от Перми	Время отхода ч. м	Название пристаней		Время отхода ч. м.	Расстоян. от Астрахани
0	9.00	от. **Пермь**	пр.	6.30	2655
		Прием топлива			
45	11.35	Краснокамск		3.05	2610
127	15.15	Оханск		21.20	2528
131	16.45	Юго-Камск. завод *			2524
197	20.30	Оса		16.15	2458
267	23.55	Елово		11.00	2388
331	2.55	Галево .		6.30	2324
419	6.35	пр. **Сарапуль**	от.	0.30	2236
—	8.30	от **Сарапуль** .	пр.	22.05	—
469	10.55	Н. Березовка . . .		18.55	2186
		Прием топлива			
528	16.00	Дербешка .		14.25	2127
587	18.45	Иж. Источник *		8.40	2068
613	21.40	Тих. Горы		6.45	2042
635	23.35	Наб. Челны		4.50	2020
656	0.50	Елабуга		2.25	1999
709	5.30	Соколки . .		22.35	1946
713	6.00	Смыловка *		19.20	1942
783	8.55	пр. **Чистополь**	от	14.45	1872
—	10.00	от. **Чистополь**	пр.	14.00	—
840	12.35	Мурзиха .		10.30	1815
931	16.10	Кам. Устье		5.40	1742
968	18.50	Тетюши .		1.25	1687
1069	23.00	пр. **Ульяновск** .	от.	18.35	1586
—	24.00	от. **Ульяновск** .	пр.	17.35	—
1114	2.10	Шиловка* . .		14.45	1541
1122	3.15	Цементн. з-д *		13.50	1533
1129	3.55	Сенгилей .		12.25	1526

Расстоян. от Перми	Время отхода ч. м.	Название пристаней		Время отхода ч. м.	Расст. от Астрахани
1177	6.10	Новодевичье		9.10	1478
1223	8.15	Ставрополь .		5.55	1432
1304	11.40	пр. **Куйбышев**	от.	0.30	1351
—	15.00	от. **Куйбышев** .	пр.	20.40	—
		Прием топлива			
1398	—	Асфальт. з-д .		14.15	1257
1415	20.45	Батраки		12.10	1240
1426	21.30	Сызрань .		10.30	1229
1515	1.35	Хвалынск		4.25	1140
		Вольск (Цем. з-д)* .			
1608	6 25	Вольск. гор.		21.20	1047
1668	9.30	Марксштадт		16.05	987
1742	12.35	пр. **Саратов**	от.	11.00	913
—	16.00	от. **Саратов**	пр.	7.30	—
—		Увек *			
1803	18.40	Ахмат .		3.40	852
1941	0.45	Н. Добринка		18.40	714
1979	3.20	Камышин .		16.00	676
2008	4.50	Антиповка . .		13 00	647
2027	6.00	Быковы-хутора .		11.30	628
2070	8.15	Пролейка горная		8.30	585
2139	10.05	Дубовка		5.45	546
2161	12.15	пр **Сталинград**	от.	2.00	494
—	18.30	от. **Сталингра**	пр.	20.45	—
2279	23.35	Каменный Яр. .		13.25	376
2368	3.35	Черный Яр.		7.30	287
2414	5.50	Никольское		4.10	241
2474	8.30	Даниловка		24.00	181
2558	12.20	Сероглазка		18.25	97
—		*Прием топлива*			
2655	17.00	пр. **Астрахань** . . .	от.	12.00	0

Примечание: К пристаням, отмеч. знаком *, пароходы пристают для производства грузовых операций.



Пароход скорой линии Москва—Уфа „Башцик".

Линия Москва—Уфа (скорая)

ежедневно

Расстоян. от Москвы	Время отхода	Наименование пристаней	Время отхода	Расстоян. от Уфы
	ч. м.		ч. м.	ч. м.
0	15.00	от. **Москва** . . . . пр.	14.00	2425
15	16.05	Шлюз им. Ленина . .	13.20	2410
36	17.55	„ им Труд. Ком.	11.50	2389
43	19.30	„ Андреевка .	10.10	2382
89	22.35	„ Софьино .	7.05	2336
124	1.35	„ Фаустово .	4.05	2301
166	5.10	„ Северка	0.25	2259
176	6.00	пр. **Коломна** . от.	22.55	—
—	7.50	от. **Коломна** . . . пр.	21.25	2249
		Прием топлива		
239	11.40	Шлюз Белоомут	16.15	2186
282	14.25	„ Кузьминск. .	12.40	2143
		Прием топлива		
344	18.20	пр. **Рязань** от.	7.45	—
—	19 50	от. **Рязань** . пр.	6.15	2081
501	4.30	пр. **Шилово** от.	18.35	—
—	5.30	от. **Шилово** . пр.	17.45	1924
		Прием топлива		
655	14.05	пр. **Касимов.** от.	5.45	—
—	15.35	от. **Касимов.** пр.	4.45	1770
753	21.20	Елатьма	21.25	1672
804	0 30	Ляхи .	17.20	1621
823	1.55	Досчатое	15.50	1602
850	3.25	пр. **Муром** от.	13.35	—
	4.25	от. **Муром** . пр.	12.35	1575
912	8.10	Жайск	8.00	1513
950	11. 0	Павлово	4.50	1475
984	13.25	Горбатов	1.50	1441
10.0	15.35	Дзержинск .	23.00	1405
1050	17.30	Автозавод .	20.30	1374

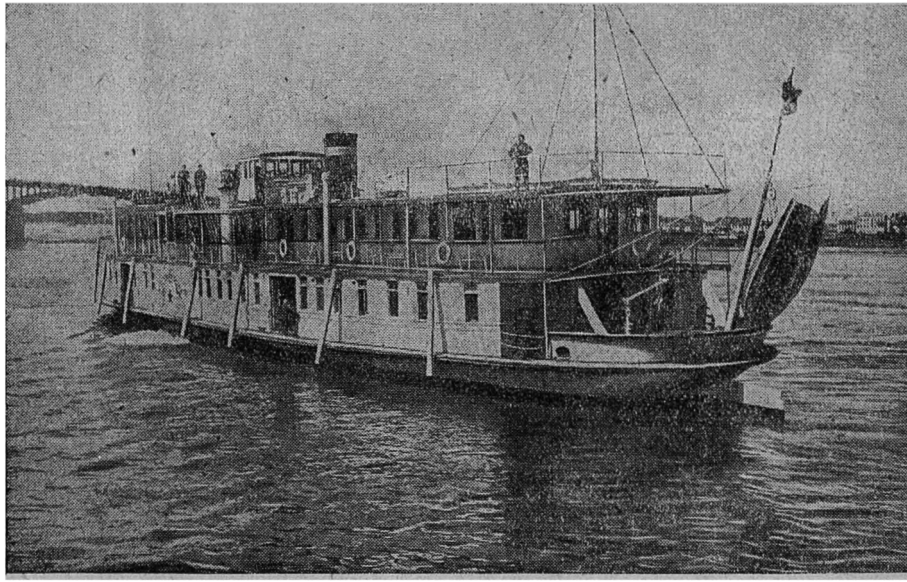
Расстоян. от Москвы	Время отхода	Наименование пристаней	Время отхода	Расстоян. от Уфы
	ч. м.		ч. м.	ч. м.
1066	18.20	пр **Горький** .	от. 19.15	—
—	21.20	от. **Горький** . . .	пр. 16.15	1359
		Прием топлива		
1246	6.35	Васильсурск .	2.55	1170
1295	9.05	Козьмодемьянск	23.15	1130
1353	12.10	Чебоксары	18.55	1072
1496	19.00	пр **Казань**	от. 8.25	—
—	2100.	от. **Казань** .	пр. 6.25	929
1570	0 30	пр. **Кам. устье**	от. 1.05	—
—	2.30	от. **Кам. устье** . . .	пр. 0.05	855
		Прием топлива		
1700	12.40	Чистополь	17.20	725
1774	18.40	Соколки .	13.30	651
1848	0.20	Наб. Челны .	9.30	577
1870	2.00	Тих. Горы	8.15	555
1896	4.00	Ин. Источник.	6.40	529
1955	8.10	пр **Дербешка**	пр. 3.40	—
—	9.40			
		от. **Дербешка**	от. 2.40	470
		Прием топлива		
2018	15.20	Азякуль .	22.35	407
2045	17.35	Груздевка	20.40	380
2098	21.50	Измайлово	17.25	327
2126	0.30	Дюртюли .	15.40	299
2174	4.20	Казанцево	12.25	251
2230	8.40	пр. **Бирск**	от. 8.50	—
—	9.30	от. **Бирск** . .	пр. 8.00	195
2300	15.15	Топорнино	4 00	125
2373	21.00	Благ. Завод .	23.20	52
2425	1.00	пр. **Уфа** .	от. 20.00	0

Линия Москва—Горький (почтовая)

ежедневно

Расстояние от Москвы	Время отправл. ч. м.	Наименование пристаней		Время отправл. ч. м.	Расстояние от Горького
0	19.00	от. **Москва** . . .	пр.	21.00	1066
15	20.05	Шл. им. Ленина . . .		20.10	1051
36	21.55	„ . Тр. Коммунны		18.40	1030
43	23.30	„ Андреевка		17.00	1028
89	2.35	„ Софьино		13.55	977
99	3.30	Броницы . . .		12.30	967
124	5.45	Шл. Фаустово		10.45	942
156	8.05	Воскресенск		7.50	910
166	9.30	Шл. Северка		6.55	900
176	10.20	пр. **Коломна** .	от.	5.25	—
—	11.00	от. **Коломна** .	пр.	4.25	890
		Прием топлива			
208	13.30	Дединово		1.50	858
225	14.40	Ловцы		0.10	841
239	15.45	Шл. Белоомут		22.50	827
245	16.15	Белоом. прист. .		22.00	821
274	18.15	Хворостово . . .		19.30	792
282	19.00	Шл. Кузьминский .		18.35	784
294	19.55	Новоселки . .		17.20	772
		Прием топлива			
344	22.50	пр. **Рязань** .	от.	12.30	—
—	23.40	от. **Рязань** .	пр.	11.00	722
437	5.15	Спасск .		3.35	629
456	6.40	Киструс		1.35	610
501	9.15	пр. **Шилово**	от.	21.45	—

Расстояние от Москвы	Время отправл. ч. м.	Наименование пристаней		Время отправл. ч. м.	Расстояние от Горького
—	10.15	от **Шилово**	пр.	20.45	565
527	11.55	Тырново		18.40	539
547	13.15	Копаново .		16.50	519
611	17.10	Кочемары		11.20	455
622	18.00	Лашма		10 15	444
632	18.50	Забелино . .		9.05	434
		Прием топлива			
655	20 40	пр. **Касимов**	от.	6.25	—
—	21.40	от. **Касимов**	пр.	4 55	411
677	23.20	Починки		3.10	389
718	2.05	Ватажка		23.35	348
753	4.20	Елатьма		20.30	313
786	6.35	Дм. Горы		17.35	280
804	7.55	Ляхи . . .		16.00	862
811	8.35	Шиморское		15.05	255
823	9.50	Досчатое .		13.50	243
830	10.25	Ока Липня		11.45	223
850	11.35	пр. **Муром** .	от.	11.00	—
—	12.35	от. **Муром** . .	пр.	10.00	216
871	14.00	Монастырек		8.20	195
893	15.40	Александрово		6.25	173
912	17.05	Жайск .		4.30	154
927	18.20	Чулково		3.00	139
939	19.25	Вареж .		1.35	127
950	20.50	Павлово		0.15	116
984	23.10	Горбатово		20.40	82
1020	1.30	Дзержинск .		17.30	46
1024	1.50	Дуденево . . .		16.50	42
1051	3.35	Автозавод им. Молотова		14.20	15
		Прием топлива			
1066	5.00	пр. **Горький** .	от.	13.00	0



Пароход почтовой линии Москва—Горький „15 лет Октября“.

Тарифные таблицы

Плата за проезд пассажиров на паротеплоходах скорых линий Горький — Астрахань, Горький — Рыбинск и Москва — Уфа

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
1— 10	60[1]	80[1]	1 10[1]	1 30[1]
11— 20	90	1 30	2 00	2 80[2]
21— 30	1 30	1 80	3 30[2]	3 80
31— 40	1 60	2 80[2]	**4 20**	**4 90**
41— 50	1 90	3 30	5 10	6 90[3]
51— 60	2 80[2]	3 80	6 90[3]	7 90
61— 70	3 10	4 30	7 80	9 00
71— 80	3 50	4 80	8 60	10 00
81— 90	3 80	5 30	9 50	11 00
91—100	4 10	6 80[3]	10 50	12 00
101—110	4 50	**7 40**	11 00	13 00
111—120	4 80	7 90	12 00	14 00
121—130	5 10	8 40	13 00	15 00
131—140	5 50	9 00	13 50	16 00
141—150	6 80[3]	9 50	14 50	17 00
151—160	**7 30**	10 00	15 50	18 00
161—170	7 60	10 50	16 00	19 00
171—180	7 90	11 00	17 00	20 00
181—190	8 30	11 50	18 00	21 00
191—200	8 60	12 00	19 00	22 00
201—225	9 00	12 50	19 50	23 00
226—250	9 30	13 00	20 50	24 00
251—275	9 60	13 50	21 50	25 00
276—300	10 00	14 00	22 00	26 00
301—325	10 50	14 50	23 00	28 00[4]

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
326— 350	10 50	15 00	24 00	29 00
351— 375	11 00	15 50	24 50	30 00
376— 400	11 50	16 00	25 50	31 00
401— 425	11 50	16 50	26 50	32 00
426— 450	12 00	17 00	28 00	33 00
451— 475	12 50	17 50	29 00	34 00
476— 500	12 50	18 00	29 50	35 00
501— 525	13 00	18 50	30 50	36 00
526— 550	13 50	19 00	31 50	37 00
551— 575	13 50	19 50	32 00	38 00
576— 600	14 00	20 00	33 00	39 00
601— 625	14 50	20 50	34 00	40 00
626— 650	14 50	21 00	34 50	41 00
651— 675	15 00	21 50	35 50	42 00
676— 700	15 50	22 00	36 50	43 00
701— 750	15 50	22 50	37 50	44 00
751— 800	16 00	23 00	38 00	45 00
801— 850	16 50	23 50	39 00	46 00
851— 900	16 50	24 00	40 00	47 00
901— 950	17 00	24 50	40 50	48 00
951—1000	17 50	25 00	41 50	49 50
1001—1050	17 50	25 50	42 50	50 50
1051—1100	18 00	26 00	43 00	51 50
1101—1150	18 50	26 50	44 00	52 50
1151—1200	19 00	28 00	45 00	53 50

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
1201—1250	19 00	28 50	45 50	54 50
1251—1300	19 50	29 00	46 50	55 50
1301—1350	20 00	29 50	47 50	56 50
1351 1400	20 00	30 00	48 00	57 50
1401—1450	20 50	30 50	49 00	58 50
1451—1500	21 00	31 00	50 00	59 50
1501—1550	21 00	31 50	51 00	60 50
1551—1600	21 50	32 00	51 50	61 50
1601—1650	22 00	32 50	52 50	62 50
1651—1700	22 00	33 00	53 50	63 50
1701—1800	23 00	34 00	55 00	65 50
1801—1900	23 50	35 00	56 50	67 50
1901—2000	24 00	36 00	58 50	69 50
2001—2100	25 00	37 00	60 00	71 50
2101—2200	25 50	38 00	62 00	73 50
2201—2300	26 00	39 00	63 50	75 50
2301—2400	27 50 [4]	40 00	65 00	77 50
2401—2500	28 50	41 00	67 00	79 50
2501—2600	29 00	42 00	68 50	81 50
2601—2700	29 50	43 00	70 00	83 50
2701—2800	30 50	44 00	72 00	86 00
2801—2900	31 00	45 00	73 50	88 00
2901—3000	31 50	46 00	75 50	90 00
3001—3100	32 50	47 00	77 00	92 00
3101—3200	33 00	48 00	78 50	94 00

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
3201—3300	33 50	49 50	80 50	96 00
3301—3400	34 50	50 50	82 00	98 00
3401—3500	35 00	51 50	83 50	100 00
3501—3600	35 50	52 50	85 50	102 00
3601—3700	36 50	53 50	87 00	104 00
3701—3800	37 00	54 50	89 00	106 00
3801—3900	38 00	55 50	90 50	108 00
3901—4000	38 50	56 50	92 00	110 00

Примечание. Начиная с плат, отмеченных жирным шрифтом, и во все последующие платы этой графы включен сбор в пользу О-ва кр. креста (§ 14).

---

[1]) Начиная с плат, против которых имеется знак выноски „1", и во все последующие платы (до выноски „2") — включен страховой сбор в размере 25 к.

[2]) Начиная с плат, против которых имеется знак выноски „2", и во все последующие платы (до выноски „3") — включен страховой сбор в размере 75 к.

[3]) Начиная с плат, против которых имеется знак выноски „3", и во все последующие платы (до выноски „4") — включен страховой сбор в размере 1 руб 75 коп.

[4]) Начиная с плат, против которых имеется знак выноски „4", и во все последующие платы — включен страховой сбор в размере 2 руб. 50 коп.

Плата за проезд пассажиров на паротеплоходах грузо-пасс. линии Горький — Астрахань

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
1— 10	50 [1]	60 [1]	80 [1]	90 [1]
11— 20	70	90	1 30	1 50
21— 30	90	1 20	1 80	2 10
31— 40	1 10	1 50	2 90 [2]	3 30 [2]
41— 50	1 30	1 80	3 40	4 00
51— 60	1 50	2 10	4 00	4 60
61— 70	1 70	3 00 [2]	4 50	5 30
71— 80	1 90	3 30	5 10	6 90 [3]
81— 90	2 10	3 60	5 60	7 50
91—100	2 90 [2]	3 90	7 10 [3]	8 20
101—110	3 10	4 20	7 60	8 80
111—120	3 30	4 50	8 20	9 40
121—130	3 50	4 90	8 70	10 00
131—140	3 70	5 20	9 20	10 50
141—150	3 90	5 50	9 70	11 50
151—160	4 10	6 80 [3]	10 50	12 00
161—170	4 30	7 20	11 00	12 50
171—180	4 50	7 50	11 50	13 00
181—190	4 70	7 80	12 00	14 00
191—200	5 00	8 20	12 50	14 50
201—225	5 20	8 50	13 00	15 00
226—250	5 40	8 80	13 50	15 50
251—275	5 60	9 10	14 00	16 50
276—300	6 80 [3]	9 40	14 50	17 00
301—325	7 10	9 70	15 00	17 50

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
320— 350	7 30	10 00	15 50	18 00
351— 375	7 50	10 50	16 00	19 00
376— 400	7 70	10 50	16 50	19 50
401— 425	7 90	11 00	17 00	20 00
426— 450	8 20	11 50	17 50	21 00
451— 475	8 40	11 50	18 00	21 50
476— 500	8 60	12 00	18 50	22 00
501— 525	8 80	12 50	19 00	22 50
526— 550	9 00	12 50	19 50	23 50
551— 575	9 20	13 00	20 00	24 00
576— 600	9 40	13 00	21 00	24 50
601— 625	9 60	13 50	21 50	25 00
626— 650	9 80	14 00	22 00	26 00
651 – 675	10 00	14 00	22 50	26 50
676— 700	10 50	14 50	23 00	28 00 [4]
701— 750	10 50	15 00	23 50	28 50
751— 800	10 50	15 00	24 00	29 00
801— 850	11 00	15 50	24 50	29 50
851— 900	11 00	15 50	25 00	30 50
901— 950	11 50	16 00	25 50	31 00
951—1000	11 50	16 50	26 00	31 50
1001—1050	11 50	16 50	26 50	32 00
1051—1100	12 00	17 00	28 00 [4]	33 00
1101—1150	12 00	17 50	28 50	33 50
1151—1200	12 50	17 50	29 00	34 00

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
1201—1250	12 50	18 00	29 50	34 50
1251—1300	12 50	18 00	30 00	35 50
1301—1350	13 00	18 50	30 50	36 00
1351—1400	13 00	19 00	31 00	36 50
1401—1450	13 50	19 00	31 50	37 50
1451—1500	13 50	19 50	32 00	38 00
1501—1550	14 00	20 00	32 50	38 50
1551—1600	14 00	20 00	33 00	39 00
1601—1650	14 00	20 50	33 50	40 00
1651—1700	14 50	21 00	34 00	40 50
1701—1800	15 00	21 50	35 00	41 50
1801—1900	15 50	22 00	36 00	43 00
1901—2000	15 50	22 50	37 50	44 00
2001—2100	16 00	23 50	38 50	45 50
2101—2200	16 50	24 00	39 50	46 50
2201—2300	17 00	24 50	40 50	48 00
2301—2400	17 50	25 00	41 50	49 00
2401—2500	18 00	26 00	42 50	50 50
2501—2600	18 00	26 50	43 50	51 50
2601—2700	18 50	28 00	44 50	53 00
2701—2800	19 00	28 50	45 50	54 50
2801—2900	19 50	29 00	46 50	55 50
2901—3000	20 00	29 50	48 00	57 00
3001—3100	20 50	30 50	49 00	58 00
3101—3200	21 00	31 00	50 00	59 50

Плата за проезд пассажиров на паротеплоходах всех транзитных линий, за исключением грузо-пасс. линии Горький — Астрахань и скорых линий

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
1— 10	50	70[1]	1 00[1]	1 10[1]
11— 20	80	1 10	1 70	1 90
21— 30	1 10	1 50	2 90[2]	3 30[2]
31— 40	1 40	1 90	3 60	4 20
41— 50	1 70	2 90[2]	4 40	5 10
51— 60	1 90	3 30	5 10	6 90[3]
61— 70	2 20	3 70	5 80	7 70
71— 80	3 00[2]	4 10	7 50[3]	8 60
81— 90	3 30	4 50	8 20	9 40
91—100	3 60	5 00	8 90	10 50
101—110	3 80	5 40	9 60	11 00
111—120	4 10	6 90[3]	10 50	12 00
121—130	4 40	7 30	11 00	13 00
131—140	4 70	7 70	11 50	13 50
141—150	5 00	8 20	12 50	14 50
151—160	5 20	8 60	13 00	15 50
161—170	5 50	9 00	14 00	16 00
171—180	6 90[3]	9 40	14 50	17 00
181—190	7 20	9 80	15 00	18 00
191—200	7 50	10 50	16 00	18 50
201—225	7 70	10 50	16 50	19 50
226—250	8 00	11 00	17 50	20 50
251—275	8 30	11 50	18 00	21 00
276—300	8 60	12 00	18 50	22 00
301—325	8 90	12 50	19 50	23 00

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
326— 350	9 10	13 00	20 00	23 50
351— 375	9 40	13 00	21 00	24 50
376— 400	9 70	13 50	21 50	25 50
401— 425	10 00	14 00	22 00	26 00
426— 450	10 50	14 50	23 00	28 00
451— 475	10 50	15 00	23 50	28 50
476— 500	11 00	15 50	24 50	29 50
501— 525	11 00	15 50	25 00	30 50
526— 550	11 50	16 00	25 50	31 00
551— 575	11 50	16 50	26 50	32 00
576— 600	12 00	17 00	28 00	33 00
601— 625	12 00	17 50	28 50	33 50
626— 650	12 50	18 00	29 00	34 50
651— 675	13 00	18 00	30 00	35 50
676— 700	13 00	18 50	30 50	36 00
701— 750	13 50	19 00	31 50	37 00
751— 800	13 50	19 50	32 00	38 00
801— 850	14 00	20 00	32 50	38 50
851— 900	14 00	20 50	33 50	39 50
901— 950	14 50	21 00	34 00	40 50
951—1000	14 50	21 00	35 00	41 00
1001—1050	15 00	21 50	35 50	42 00
1051—1100	15 50	22 00	36 00	43 00
1101—1150	15 50	22 50	37 00	44 00
1151—1200	16 00	23 00	37 50	44 50

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
1201—1250	16 00	23 50	38 50	45 50
1251—1300	16 50	23 50	39 00	46 50
1301—1350	16 50	24 00	39 50	47 00
1351—1400	17 00	24 50	40 50	48 00
1401—1450	17 50	25 00	41 00	49 00
1451—1500	17 50	25 50	42 00	49 50
1501—1550	18 00	26 00	42 50	50 50
1551—1600	18 00	26 00	43 00	51 50
1601—1650	18 50	26 50	44 00	52 00
1651—1700	18 50	28 00 [4]	44 50	53 00
1701—1800	19 00	28 50	46 00	54 50
1801—1900	20 00	29 50	47 50	56 50
1901—2000	20 50	30 50	49 00	58 00
2001—2100	21 00	31 00	50 00	59 50
2101—2200	21 50	32 00	51 50	61 50
2201—2300	22 00	33 00	53 00	63 00
2301—2400	22 50	33 50	54 50	65 00
2401—2500	23 00	34 50	56 00	66 50
2501—2600	23 50	35 50	57 00	68 00
2601—2700	24 50	36 00	58 50	70 00
2701—2800	25 00	37 00	60 00	71 50
2801—2900	25 50	38 00	61 50	73 00
2901—3000	26 00	38 50	63 00	75 00
3001—3100	26 50	39 50	64 00	76 50
3101—3200	28 00 [4]	40 50	65 50	78 00

Расстояние в километрах	Палубный	Жесткий	Мягк. II кат.	Мягк. I кат.
3201—3300	28 50	41 00	67 00	80 00
3301—3400	29 00	42 00	68 50	81 50
3401—3500	29 50	43 00	70 00	83 00
3501—3600	30 00	44 00	71 00	85 00
3601—3700	30 50	44 50	72 50	86 50
3701—3800	31 00	45 50	74 00	88 50
3801 3900	31 50	46 50	75 50	90 00
3901—4000	32 50	47 00	77 00	91 50

Примечание. Начиная с плат, отмеченных жирным шрифтом, и во все последующие платы этой графы включен сбор в пользу О-ва Кр. креста.

---

[1]) Начиная с плат, против которых имеется знак выноски „1“, и во все последующие платы (до выноски „2“) — включен страховой сбор в размере 25 к.

[2]) Начиная с плат, против которых имеется знак выноски „2“, и во все последующие платы (до выноски „3“) — включен страховой сбор в размере 75 к.

[3]) Начиная с плат, против которых имеется знак выноски „3“, и во все последующие платы (до выноски „4“) — включен страховой сбор в размере 1 руб. 75 коп.

[4]) Начиная с плат, против которых имеется знак выноски „4“, и во все последующие платы — включен страховой сбор в размере 2 руб. 50 коп.

Пароход скорой линии Москва—Уфа „Григорий Пирогов". Уголок палубы.

Музей „ОСТАНКИНО“

МУЗЕЙ ПОКАЗЫВАЕТ:

1. Быт богатого крепостника-помещика XVIII века; Крепостной театр.
2. Строителей дворца—крепостное крестьянство, крепостных мастеров.

При музее в здании б. церкви (постройки XVII в.) открыта выставка на тему: „Религия на службе помещика“.

При музее парк 60 гект. с прудами; дубовая роща около 300 гектаров.

Музей открыт ежедневно с 11 час. дня до 7 час.

Музей находится у последней остановки автобусов №№ 5 и 10 и трамваев №№ 9 и 39. Тел 4-44-97.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТЕАТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ

им. А. БАХРУШИНА. Москва, Лужниковская ул., 31/12, трамв. №№ Б, В, 19, 25, 38, 48, 33, 51, остановка Зацепа

Музей отражает историю преимущественно русского театра с начала XVIII века до наших дней

Материалы по истории театра—эскизы и макеты декораций и сценического оформления, эскизы костюмов и бутафорий, фотографии постановок столичных и провинциальных театров. Портреты сценических деятелей.

Рукописи, автографы.

Подсобная библиотека по вопросам театра.

МУЗЕЙ ОТКРЫТ в общие выходные дни и революционные праздники с 12 до 6 ч. веч., 2, 8, 14, 20 и 26 с 2 до 8 веч. В остальные дни с 10 до 4 ч. дня. Музей закрыт: в выходные дни музея, т. е. 1, 7, 13, 19 и 25

Запись на экскурсии по телефону В 3-02-41

ПОЛИКЛИНИКА

Арбат, д. 25.

Киевского райздравотдела телефон Г-1-00-46

ПРИЕМ ПО ВСЕМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ
с 9 час. утра до 9 час. вечера

КОНСУЛЬТАЦИЯ ПРОФЕССОРОВ

МЕДОБСЛУЖИВАНИЕ
КОЛЛЕКТИВОВ ПО ДОГОВОРАМ

К профессорам и консультантам предварительная запись.

Вызов врачей и мед. сестер на дом по всем специальностям и по детским болезням.

ПОЛИКЛИНИКА ИМЕЕТ:

1. Санаторно-курортную медицинскую консультацию
2. Рентгеновский кабинет.
3. Химико-бактериологическую лабораторию.
4. Зубопротезный кабинет
5. Зубоврачебный кабинет
6. Логопедический кабинет (лечение заикания, картавости, пулеметности и др. недостатков речи детей и взрослых).
7. Кабинет по лечению алкоголиков и курильщиков внушением и гипнозом.
8. Кабинет по лечению лизатами и гравиданом.

Все справки по вопросам заключения договоров и пр. ежедневно с 10 до 3 и с 4 до 8 по телефону Г-1-16-15

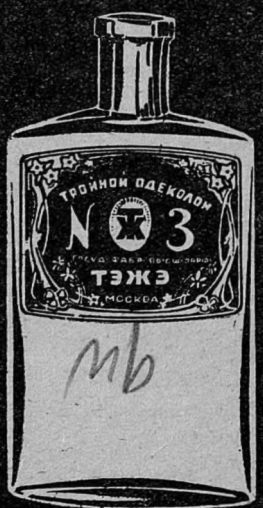
ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ТЭЖЭ

ЛУЧШЕЕ ОСВЕЖАЮЩЕЕ СРЕДСТВО

ТРОЙНОЙ ОДЕКОЛОН №3



Необходимо каждому в пути